Der deutsche Warenfernhandel im Mittelalter

Dissertation
zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften (rer. pol.) der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau
vorgelegt von

Günther Bens,
Breslau

1926

Druck: Wirtschaftsamt der Universität Breslau G. m. b. H.

Gedruckt mit Genehmigung der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau.
Berichterstatter: Prf. Dr. Waldemar Mitscherlich.

Gewidmet
dem Andenken
meines auf dem Felde der Ehre
gefallenen Bruders
Hubert

Inhaltsverzeichnis.

Alaun | Brasilienholz | Gallitzenstein | Gratta | Grünspan | Indigo | Krapp | Lacca | Lasur | Oppertment | Orseille | Lackmus | Safflor | Schirwitz | Waid | Zinnober | Brüggischer Ton | Drusenasche | Kölnische Erde | Walker Erde.

§ 4 Bergwerksprodukte, Metalle, Metallwaren.

Gold | Silber | Kupfer | Blei | Eisen | Zinn | Steinkohlen | Schmirgel | Messing | Stahl.

Gold- und Silberwaren | Becken | Beile | Blech | Brände | Draht | Glocken | Glockenspeise | Harnische | Kannen | Kessel | Ketten | Kragen | Stahlhüte | Markgewichte | Messer | Nadeln | Pfannen | Pfeile | Pflugscharen | Sägen | Schaufeln | Scheren | Schellen | Schlösser | Schüsseln | Schwerter | Sensen | Sicheln | Sporen | Waffen | Werkzeuge | (Zangen).

§ 5 Sonstige Waren des Fernhandels.

Luxusartikel: | Bernstein | Edelsteine | Korallen | Perlen | Federn | Straußenfedern.

Holz | Schiffe | Holzkohle | Tonnen | Dauben | Reifen | Hölzerne Näpfe | Stickholz | Stöcke | Schindeln | Wagenschoß | Weinkisten.

Waldprodukte: Asche, Pech, Teer, Wachs, Harz.

Braugefäße | Bücher | Cassia | Drogen | Falken | Glas | Gummi | Gürtel | Handschuhe | Hausenblase | Hausrat | Hornwaren | Kalk | Kork | Kreide | Kultusgegenstände | Kupferrauch | Lichte | Mulden | Ohrlöffel | Papier | Paternoster | Pergament | Pfefferkuchen | Quecksilber | Salpeter | Schwefel | Senf | Seife | Seile | Sklaven | Steine | Straeftaeschen | Talg | Terpentin | Tintenfässer | Töpfe | Töpferwaren | Tran | (Fischöl | Haifischtran | Seehundsschmer) | Tröge | Unschlitt | Vitriol | Weihrauch | Weinstein.

Schrifttum

Agats, Artur: Der Hansische Baienhandel, Heidelberg 1904 (Heidelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte Heft 5).
Baasch, Ernst: Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik, Hamburg 1899.
Bächthold, Hermann: Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert, Berlin, Leipzig 1910 (Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte Heft 21).
Bechtel, Heinrich: Mittelalterliche Siedlungsverhältnisse in Posen, 1925 (Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reiche Bd. 49 Hft. 1).
Beck, Ludwig: Die Geschichte des Eisens in technischer und kulturgeschichtlicher Beziehung Bd. 1 Braunschweig 1884.
v. Below, Georg: Die landständische Verfassung in Jülich und Berg bis 1511, Düsseldorf 1885/86.
Der deutsche Staat des Mittelalters, Leipzig 1914.
Mittelalterliche Stadtwirtschaft und gegenwärtige Kriegswirtschaft, Tübingen 1917.
Probleme der Wirtschaftsgeschichte, Tübingen 1920.
Territorium und Stadt, München, Berlin 1923.
v. Berg, C. H. Edmund: Geschichte der deutschen Wälder bis zum Schlusse des Mittelalters, Dresden 1871.
Borchardt, Julian: Deutsche Wirtschaftsgeschichte von der Urzeit bis zur Gegenwart Bd. 1. 2. Berlin 1922/24.
Boschan, Richard: Der Handel Hamburgs mit der Mark Brandenburg bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts. Dissertation, Berlin 1907.
Bruns, Friedrich: Lübecks Handelsstraßen am Ende des Mittelalters, 1896 (Hansische Geschichtsblätter Bd. 8).
Bücher, Karl: Die Entstehung der Volkswirtschaft, Tübingen 1917.
Buck, Woldemar: Der deutsche Handel in Nowgorod bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts, Petersburg 1895 (Jahresbericht der St. Annenschule).
Bugge, Alexander: Kleine Beiträge zur ältesten Geschichte der deutschen Handelsniederlassungen im Auslande und besonders des Kontors zu Bergen in Norwegen, Stuttgart 1908 (Vierteljahrschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte Bd. 6).
Chrzaszcz: Bergbau und Eisengewinnung in der Toster Herrschaft

während des 16. Jahrhunderts (Zeitschrift für die Geschichte Schlesiens Bd. 37. Jahrgang 1903).

Curschmann, F.: Hungersnöte im Mittelalter. Leipzig 1900 (Leipziger Studien aus dem Gebiete der Geschichte Bd. 6).

Dahlmann-Waitz: Quellenkunde der deutschen Geschichte, 8. Auflg. Leipzig 1912.

Daenell, Ernst: Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts (Hansische Geschichtsblätter Bd. 10 Jahrg. 1903).

von Detten, Georg: Westfälisches Wirtschaftsleben im Mittelalter, Paderborn 1902.

Dopsch, Alfons: Die Wirtschaftsentwicklung der Karolingerzeit vornehmlich in Deutschland, 2. Auflg. Weimar 1921/22.

Falke, Joh.: Die Geschichte des deutschen Handels, Leipzig 1859/60.

Fengler, Otto: Quentowic, seine maritime Bedeutung unter Merowingern und Karolingern (Hansische Geschichtsblätter Bd. 13. Jahrg. 1907).

Fiegl, Anton: Der Rhein als Handels- und Verkehrsstraße, Teil 1 bis ins 16. Jahrhundert, Laibach 1911 (Jahresbericht des k. u. k. Staatsgymnasiums zu Laibach).

Fuhrmann, Erwin: Die Bedeutung des oberdeutschen Elements in der Breslauer Bevölkerung des 15. und 16. Jahrhunderts, Dissertation, Breslau 1913.

Goetz, Karl: Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters, Hamburg 1916.

Gothein, Eberhard: Wirtschaftsgeschichte des Schwarzwaldes und der angrenzenden Landstriche, Straßburg 1892.

Größler, Hermann: Die geschichtliche Entwickelung des Mansfelder Kupferschieferbaues. Gedenkblatt zur Feier seines 700jährigen Bestehens. Eisleben 1900.

Grünhagen, Colmar: Breslau unter den Piasten als deutsches Gemeinwesen, Breslau 1861.

Häbler, Konrad: Der Hansisch-Spanische Konflikt von 1419 und die älteren spanischen Bestände (Hansische Geschichtsblätter Bd. 8. Jahrg. 1894).

Hänselman, Ludwig: Braunschweig in seinen Beziehungen zu den Harz- und Seegebieten (Hansische Geschichtsblätter Jahrg. 1873).

Häpke, Rudolf: Friesen und Sachsen im Ostseeverkehr des 13. Jahrhunderts (Hansische Geschichtsblätter Bd. 19. Jahrg. 1913).

Hartel, Caspar: Die wirtschaftliche Organisation des deutschen Braugewerbes in Vergangenheit und Gegenwart, Dissertation, Erlangen 1912.

Hennig, Richard: Zur Verkehrsgeschichte Ost- und Nordeuropas im 8. und 12. Jahrhundert (Historische Zeitschrift Bd. 115. Jahrg. 1916).

Heydt, W.: Ueber die kommerziellen Verbindungen der oberschwäbischen Reichsstädte mit Italien und Spanien während des Mittelalters

(Württembergische Jahrbücher Bd. 2. Jahrg. 1880).
Hildebrand, Bruno: Natural-, Geld- und Kreditwirtschaft (Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik Bd. 2. Jahrgang 1864).
Hoffmann, Moses: Der Geldhandel der deutschen Juden während des Mittelalters bis zum Jahre 1350 (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen) Leipzig 1910.
Höhlbaum, Konstantin: Hansisches Urkundenbuch, 11 Bände Halle 1876—1916. (H. U. B.).
Hoyer, Karl: Das Bremer Brauereigewerbe (Hansische Geschichtsblätter Bd. 19. Jahrgang. 1913).
Ilwof, F.: Karl der Große als Volkswirt (Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft Bd. 47. Jahrg. 1891.).
v. Inama-Sternegg, Karl-Theodor: Deutsche Wirtschaftsgeschichte, 3 Bände Leipzig 1879—1901. 2. Auflage Bd. 1. 1909.
Jacob, G.: Der nordisch-baltische Handel der Araber im Mittelalter, Dissertation, Leipzig 1887.
Keutgen, F.: Der Großhandel im Mittelalter (Hansische Geschichtsblätter Jahrg. 1901).
Aemter und Zünfte, Jena 1903.
Hansische Handelsgesellschaften (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 1906 Bd. 4.).
Koch, Hans: Geschichte des Seidengewerbes in Köln vom 13. bis 18. Jahrhundert, Leipzig 1907.
Köhler, G.: Die Entwickelung des Kriegswesens und der Kriegführung in der Ritterzeit, Bd. 3, 2 Breslau Jahrg. 1889.
v. Kostanecki, Anton: Der öffentliche Kredit im Mittelalter (Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen Bd. 9. 1889).
Kötzschke, Rudolf: Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters, Jena 1924.
Koppmann, Karl: Die Rezesse und andere Akten der Hansetage, 9 Bände Leipzig 1870 ff.
Der Vertrag zwischen Hamburg und Lübeck vom Jahre 1241 (Hansische Geschichtsblätter Jahrg. 1872.).
Johann Tölners Handlungsbuch von 1345—1350, Rostock 1885.
Kunze, Karl: Zur Geschichte des Goslarer Kupferhandels (Hansische Geschichtsblätter Bd. 8 Jahrg. 1894).
Kuske, Bruno: Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter, Bonn 1918 ff.
Kutowski, Ernst: Zur Geschichte der Söldner in den Heeren des Deutschordensstaates in Preußen bis zum ersten Thorner Frieden, Dissertation, Königsberg 1912.
Lamprecht, Karl: Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter, Leipzig 1886.
Lange, Paul: Die Glasindustrie im Hirschberger Tal (Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschung Bd. 9. Heft 2. Jahrg. 1889.).

Luschin von Ebengreuth, A.: Allgemeine Münzkunde und Geldgeschichte, München, Berlin, 1904.
Mariaux: Die Wirtschaftspolitik des Deutschen Reiches im 16. Jahrhundert, Dissertation, Köln 1221.
Mayer, Theodor: Wirtschaftsstufen und Wirtschaftsentwickelung (Zeitschrift für Volkswirtschaft und Sozialpolitik Bd. 2. Heft 10—12. Leipzig 1923).
Der auswärtige Handel des Herzogtums Oesterreich im Mittelalter, Innsbruck 1909.
Mitscherlich, Waldemar: Der wirtschaftliche Fortschritt. Sein Verlauf und Wesen, Leipzig 1910.
Nationalstaat und Nationalwirtschaft und ihre Zukunft, Leipzig 1916.
Nationalismus Westeuropas, Leipzig 1920.
Mück, Walter: Der Mansfelder Kupferschieferbau in seiner rechtsgeschichtlichen Entwickelung, Eisleben 1910.
Müller, Johann: Die Hauptwege des Nürnberger Handels (Jahresbericht des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg, 1907).
Der Umfang und die Hauptrouten des Nürnberger Handelsgebietes im Mittelalter (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bd. 6. Stuttgart 1908).
Naudé, Wilhelm: Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs (Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen Bd. 8 Jahrg. 1889.).
Neuburg, C.: Zunftgerichtsbarkeit und Zunftverfassung in der Zeit vom 13. bis 16. Jahrhundert, Jena 1880.
van Nissen, P.: Städtisches und territoriales Wirtschaftsleben im märkischen Odergebiet bis zum Ende des 14. Jahrhunderts (Forschungen zur brandenburg-preußischen Geschichte Bd. 17. Jahrg. 1903).
Nübling, Eugen: Ulms Baumwollweberei im Mittelalter (Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen Bd. 9. Leipzig 1890).
v. Pflugk-Hartung, Julius: Geschichte des Mittelalters, Berlin 1889.
Priebatsch, Felix: Die Hohenzollern und die Städte der Mark im 15. Jahrhundert, Berlin 1892.
Quiring, H.: Das Goldvorkommen bei Goldberg in Schlesien und seine bergmännische Gewinnung im 13. und 14. Jahrhundert, Breslau 1914.
Rauprich, Max: Zur Handelspolitik Breslaus im Ausgange des Mittelalters, Dissertation, Breslau 1891.
Rauers, F.; Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, Gotha 1907 (A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes geographischer Anstalt. Bd. 52).
Reinhold, Karl, Theodor: Die bewegenden Kräfte der Volkswirtschaft, Leipzig 1898.

v. d. Ropp, Goswin: Zur Geschichte des Alaunhandels im 15. Jahrhundert (Hansische Geschichtsblätter Bd. 10. Jahrg. 1900).
Sattler, Karl: Der Handel des deutschen Ordens in Preußen zur Zeit seiner Blüte (Hansische Geschichtsblätter Jahrg. 1877).
Schäfer, Dietrich: Das Buch des Lübeckischen Vogtes auf Schonen, Halle 1887 (Hansische Geschichtsquellen Bd. 4).
Schaube, Adolf: Die Wollausfuhr Englands vom Jahre 1273 (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bd. 6 Jahrg. 1908).
Scheerer, Hermann: Allgemeine Geschichte des Welthandels, Leipzig 1852|53.
Schleese, Kurt: Die Handelsbeziehungen Oberdeutschlands, insbesondere Nürnbergs, zu Posen im Ausgang des Mittelalters (Zeitschrift der historischen Gesellschaft für die Provinz Posen Jahrg. 1915).
Schlosser, Friedrich Christof: Geschichte des Mittelalters Bd. 1—3. Berlin 1898,
Schmoller, Gustav: Die Straßburger Tucher- und Weberzunft, Straßburg 1879|81.
Die soziale Frage, München, Leipzig 1918.
Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre Bd. 1. München, Leipzig 1919.
Schulte, Aloys: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. Leipzig 1900.
Zur Handels- und Verkehrsgeschichte Südwestdeutschlands im Mittelalter (Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reiche Bd. 27. Jahrg. 1903.).
Geschichte der großen Ravensburger Handelsgesellschaft. 3 Bände Stuttgart, Berlin 1923.
Schulte, Wilhelm: Die Anfänge des schlesichen Bergbaues (Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens Bd. 35. Jahrg. 1901.).
Beiträge zur Geschichte der ältesten deutschen Besiedlung in Schlesien (Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens Bd. 34. Jahrg. 1900).
Sieveking, H.: Wirtschaftsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart, Leipzig.
Sombart, Werner: Der moderne Kapitalismus Bd. 1. Auflg. 2. München, Leizig 1916.
Spann, Othmar: Tote und lebendige Wissenschaft, Jena 1921.
Fundamente der Volkswirtschafslehre, Jena 1921.
Stahl, Fr. Wilhelm: Das deutsche Handwerk, Gießen 1874.
Stieda, Wilhelm: Studien zur Gewerbegeschichte Lübecks 3. Hopfenbau. 4. Bierbrauerei (Mitteilungen des Vereins für Lübecks Geschichte und Altertumskunde Bd. 3. Jahrg. 1887|88).
Revaler Zollbücher und Quittungen des 14. Jahrhunderts, Halle 1887 (Hansische Geschichtsquellen Bd. 5).
Hildebrand Veckinchusen, Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns

im 15. Jahrhundert, Leipzig 1921.
Strieder, Jakob: Studien zur Geschichte kapitalistischer Organisationsformen, München, Leipzig 1914.
Spamer: Illustrierte Geschichte des Mittelalters Bd. 1. 2., Leipzig 1896/97.
Troitzsch, Fritz: Das Seilergewerbe in Deutschland, Dissertation, Tübingen 1910.
Vogel, Walter: Zur nord- und westeuropäischen Seeschiffahrt im früheren Mittelalter (Hansische Geschichtsblätter Bd. 13. Jahrg. 1907.).
Weber, Georg: Lehr- und Handbuch der Weltgeschichte. 21. Auflage Bd. 2. Leipzig 1902.
Weber, Max: Zur Geschichte der Handelsgesellschaften im Mittelalter, Stuttgart 1889.
Wirtschaftsgeschichte, München, Leipzig 1923.
Wegener, Paul: Die mittelalterliche Flußschiffahrt im Wesergebiet (Hansische Geschichtsblätter Bd. 19. Jahrg. 1913).
Wendt, Heinrich: Schlesien und Orient, Breslau 1916.
Breslau 600 Jahre Bierstadt, Breslau 1913.
Wuttke, Heinrich: Städtebuch des Landes Posen, Leipzig 1864.
Wuttke, Konrad: Schlesiens Bergbau und Hüttenwesen.
Urkunden 1136—1528. Bd. 1. Breslau 1900.

Das Studium des mittelalterlichen Wirtschaftslebens hat zu dem Versuche geführt, die damaligen Zustände in ein System zu bringen, das zweifellos in seiner Darstellung früher bestehenden Zuständen gerecht geworden ist und auch die damaligen Aeußerungen kleiner und kleinster Wirtschaftseinheiten in sich aufnahm, aber doch nicht alle und gerade wesentliche Merkmale der mittelalterlichen Wirtschaft mit erfaßt hat. Auch in dieser Zeit sind ebenso wie heute die Erscheinungsformen der Volkswirtschaft in stets veränderter Anpassung an die jeweiligen Bedürfnisse in Fluß gewesen, ohne daß es möglich wäre, die damaligen Zustände in einen einzigen festen Begriff zu kleiden.

Die Gleichsetzung mittelalterlicher Wirtschaftsverfassung mit dem von Bücher geprägten Begriff der „Stadtwirtschaft" hat etwas Gewaltsames an sich, das man bei näherer Betrachtung des wirtschaftlichen Gehabens in diesem mehrere Jahrhunderte umfaßenden Zeitabschnitt nur eingeschränkt und dazu vielleicht auch nur im Anfang des Mittelalters gelten lassen kann.

Bücher, dessen Theorie über „die Entstehung der Volkswirtschaft" lange Zeit maßgebliche Beachtung fand, sieht die Volkswirtschaft als ein Ergebnis der Neuzeit nach jahrtausende langer Entwicklung und geboren von dem modernen Staate an.

Die Entwicklung der Volkswirtschaft könne man nach seiner Theorie nur in den Hauptphasen verfolgen. Welche Kräfte in diesen Untersuchungsabschnitten typisch wirkten, könne man nur aus den Bildern erkennen, die die Querschnitte durch diese Zeiten aufwiesen. So gelangt Bücher zu der Ueberzeugung, daß dem Mittelalter nur ein Handel von Hand zu Hand, d. i. aus dem Bereiche des Produzenten unmittelbar in den des Konsumenten, eigen sei. Den Typ des mittelalterlichen Kaufmanns billigt er den Zeiten Karls des Großen nicht zu und anerkennt auch noch nicht die Bedeutung, die die Gilden begüterter Kauf-

leute im Ausgange des Mittelalters für die Politik aller Länder gewonnen hatten. Büchers Unterscheidungsmerkmal zur begrifflichen Feststellung der Wirtschaftsentwicklung ist die Länge des Weges, den eine Ware vom Erzeuger zum Verbraucher nimmt. Im Mittelalter hält er diesen Weg für zu kurz, um den Begriff der Volkswirtschaft in seiner heutigen Geltung anwenden zu können. Typisch allein bleibt der Handwerker, der Bauer, der den Bedarf des engen Gebietes versorgt, in dem er selbst wohnt, nebensächlich, in der Entwicklung begriffen und deshalb unbeachtlich, bleibt der Kaufmann, der durch Pflege ferner Handelsbeziehungen fremdländische Waren dem deutschen Markt zuführt und deutsche Waren an fremden Handelsplätzen unterbringt.

II. Die Handelsbeziehungen der deutschen Städte im In- und Auslande.

Wollte man die Länge des Weges, die ein Gut von der Produktion bis zur Konsumtion nimmt, und die Einschaltung eines sich zur Vermittlung der Waren betätigenden Handelsstandes zum bezeichnenden Merkmal des Wirtschaftslebens wählen, so müßte man bereits den hohen Entwicklungsgrad der Volkswirtschaft im Zeitalter Karls des Großen anerkennen. Die Verbindungen, die die Römer zwischen den Ackerbau treibenden Gebieten in England und dem Festlande angeknüpft hatten, waren bis in diese Zeit und darüber hinaus erhalten geblieben. An der nordfranzösischen Küste lagen die Umschlaghäfen von Quentowic und Rouen,[1]) die nach den Münzfunden aus der Merowingerzeit und den historiographischen Berichten zu urteilen einen recht ansehnlichen Verkehr vermittelt haben müssen. Durch diese beiden Hafenstädte ging neben den Waren auch der Reiseverkehr englischer Pilger nach Rom, und bis ins 10. Jahrhundert hinein stehen sie im Mittelpunkt wirtschaftspolitischer Berichte.[2]) Es ist naheliegend, daß sich im Hinterlande weitere Handelsplätze entwickelten und soweit vorschoben, als die Beförderung gesammelter Frachten vom Seehafen ins Binnenland dies zuließ. Der Rhein war der weitere

1) Vogel, Walter, Zur nord- und westeuropäischen Seeschiffahrt im früheren Mittelalter (Hans. Geschichtsbl. Bd. 13). S. 159.

2) Fengler, Otto, Quentowic, seine maritime Bedeutung unter Merowinger und Karolinger (Hans. Geschichtsbl. Bd. 13.) S. 99 ff.

Weg, den die flachgebauten Seeschiffe bis Köln nahmen, um auch diesen Ort alsbald zu einem Handelsplatz ersten Ranges emporblühen zu lassen. [1])

Auch andere Produktionsgebiete waren durch die Völkerwanderung keineswegs in Vergessenheit geraten, sondern versandten nach wie vor ihre wertvollen Erzeugnisse nach ferngelegenen Absatzgebieten. Der Handel mit Bauholz, Getreide, Mehl, Eisen, Kupfer, Waffen, feinen Zeugen und Teer ging über Verbindungen, die zwischen Norwegen, Schweden, Dänemark, England, Island, der Normandie und den deutschen Nord- und Ostseeküstenstädten bestanden. [2])

Es liegt auf der Hand, daß diese Handelswege von Leuten befahren wurden, deren ausschließliche Aufgabe es war, der Warenvermittlung zu dienen, keineswegs aber von denen, die sie produziert hatten. Wir sehen schon in dieser Periode, daß ein eigener Handelsstand sich zwischen Produzenten und Konsumenten eingeschaltet hatte und vermöge internationaler Handelsbeziehungen in großzügigem Umfange den Ausgleich von Angebot und Nachfrage aller bekannten Waren über weite Strecken hinaus herbeiführte. Englands bekannteste Häfen sind in dieser Zeit York, Whitby, Norwich und London. Der Mittelpunkt des englischen Sklavenhandels war Bristol. [3]) Ein Edikt des angelsächsischen Königs Aethelred (978—1016) privilegierte deutsche Kaufleute auf den Markt von London durch ein besonderes Statut. [4])

Dänemarks größte Hafenstadt war Schleswig. Die

---

1) Dopsch, Alfons, Wirtschaftsentwicklung d. Karolingerzeit, II S. 198. Vogel a. a. O. S. 159. v. Inama — Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte, II S. 382,

2) Vogel a. a. O. S. 159, 167 ff.

3) Hoffmann, Moses, Der Geldhandel der deutschen Juden während des Mittelalters (Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen) Leipzig 1910 S. 17.

4) H. U. B. I. Nr. 2. Ealdresgate et Crypelegate id est portas illas observabant custodes. Ad Bilingesgate si advenisset una navicula, unus obolus thelonei dabatur; si major et habe(re)t gulas, unus denarius, si adveniat ceol vel hulcus et ibi jaceat, 4 denarii ad telone(u)m. De navi plena lignorum unum lignum ad telone(u)m. In ebdomade pannum teloneum 3 diebus, die dominica et die martis et die jovis. Qui ad pontem venisset cum uno bato (ubi) piscis inesset, ipse mango 1 obulum dabat in teloneum et de una majori nave 1 denarium. Homines de Rotomago, qui veniebant cum vino vel craspice, dabant rectitudinem sex solidorum de navi magna et vicesimum frustrum de ipso craspisce. Flandrenses et Pontejenses et Normannia et Francia monstrabant res suas et extolneabant. Hogge et Leodium et Nivella, qui per terras ibant, ostensionem dabant et teloneum. Et homines imperatores, qui veniebant in navibus suis, bonarum legum digni tenebantur sicut et nos, preter discarcatam lanam et dissutum unctum et tres porcos vivos licebat eis emere in naves suas et non licebat eis aliquod for(efac)tum facere burhmannis et dare teloneum suum. Et in sancto natali Domini duos grisengos pannos et unum brunum et 10 libras piperis et cirotecas 5 hominum et duos caballinos tonellos aceto plenos et totidem in pascha. De dosseris cum gallinis 1 gallina telonei et de uno dossero cum ovis 5 ova telonei, si veniant ad mercatum. Smere mangestre, que mangonant in caseo et butiro, 14 diebus ante natale Domini 1 denarium et 7 diebus ante natale 1 alium.

Beschaffenheit seiner Ost- und Westküste hatte daneben noch zahlreiche kleinere Häfen bestehen lassen, von wo aus außer England noch in Norwegen Skiringssal (Shiringsheal), [1] Nidaros (später Trondhjem), Bergen, Oslo, Tönsberg und Konghelle, in Flandern Utrecht, Tiel und Dortrecht aufgesucht wurden. [2])

Welchen Anteil das deutsche Reich an den ausländischen Handelsbeziehungen nahm und in wie großem Umfange es sich mit eigenen Kaufleuten an dem Austausch eigener und fremder Waren beteiligt hat, ergibt die außerordentlich große Zahl bedeutender Handelsplätze, die sich zunächst an der Küste, dann aber auch im Binnenlande unter Benutzung natürlicher Verkehrsstraßen, nämlich der Flüsse, gebildet hatten. [3]) An der Nordsee waren die Häfen Hamburg und Bremen zu großen Handelsplätzen entstanden. Den Wert, den sie hierdurch als Städte erlangt hatten, vermag man daraus zu entnehmen, daß beide Städte auch die kirchliche Macht zu bedeutenden Bistümern ausersehen hatte. Auch die Ostseehäfen vermittelten rege Handelsbeziehungen über Danzig, Hebadi (auch Hedeli), Elbing, Kolberg und Julin (Wollin). [4]) Was an Schilderungen über die sagenhafte Stadt Vineta bis auf unsere Tage überkommen ist, die Darstellungen ihrer Blüte, ihres Reichtums und ihrer Pracht, betrifft eine Stadt, deren Fleiß und ausgedehnte Handelsbeziehungen schon in dieser Zeit im Volke unübertroffene Vorstellungen von deutschem Handel hervorgerufen hat.

Das internationale Handelsnetz war aber nicht bloß über Westeuropa ausgebreitet, sondern reichte bis tief nach Rußland, vermutlich auch bis nach China. [5])

Im 8. bis 10. Jahrhundert gewinnen auch weit im Osten und Südosten Europas liegende ausländische Handelsplätze für

---

1) Hennig, Richard, Zur Verkehrsgeschichte Ost- und Nordeuropas im 8. und 12. Jahrhundert (Historische Zeitschrift Bd. 115, Jhrg. 1916) S. 18.

2) Vogel a. a. O. S. 164 ff., Dopsch a. a. O. II. S. 195.

3) Ueber die Größe dieser Städte gibt Bücher in seiner „Entstehung der Volkswirtschaft" folgende Zahlen an:

Lübeck (Ende 14. Jhrdt.) 22.300, Straßburg (1473|7) 20.722, Nürnberg (1440) 20.165, Ulm (1427) 20.000, Augsburg (1475) 18.000, Frankfurt a. M. (1387) 10.000, Basel (1471|5) 9.000, Eger [1446] 7.300, Mainz (Ende 15. Jhrdt.) 5.800, Nördlingen [1459] 5.295, Freiburg i. Ü. [1444] 5.200, Leipzig [1474] 4.000, Meißen [1481] 2.000.

„Sie überschritten also nicht das Maß heutiger Kleinstädte". S. 382.

4) Vogel a. a. O. S. 165.

5) Hennig a. a. O. S. 4.

den deutschen Handel Bedeutung. Von Holland aus hatten Geschäftsverbindungen nach der Samlandküste und in den Rigaischen Meerbusen sich entwickelt. Nowgorod, bereits damals Rußlands bedeutendste Handelsstadt, war erreicht und im Südosten Rußlands das Kaspische Meer mit seiner Hafenstadt Itil, dem heutigen Astrachan, das Ziel deutscher Kaufleute geworden. [1]) Mit Hennig [2]) muß man annehmen, daß zwischen Ostsee, Nowgorod und dem Kaspischen Meer eine direkte Handelsstraße den Verkehr vermittelte, andernfalls man für die in den Ostseegebieten angetroffenen Funde arabischer Münzen aus dem 8. bis 10. Jahrhundert keine Erklärung treffen kann. Wenn diese Münzen, als deren Prägungsorte Bagdad, Balsora, Enderabe, Kufa, Merw, Samarkand festgestellt sind, einen anderen als direkten Weg von Süden nach Norden genommen hätten, so wäre ihr dortiges Antreffen kaum möglich. [3]) Auch in Wladimir verraten Münzfunde mit dem Bilde Ludwig des Frommen das Bestehen deutsch-russischen Warenaustausches [4]).

Während im Osten des Reiches zu Anfang des Mittelalters nur ein unwesentlicher Handelsverkehr sich auf den bereits im Altertum begangenen Verkehrsstraßen bewegte, war zur gleichen Zeit im Westen der Ausbau und die Gewinnung weiterer Mittelpunkte des Handels sehr lebendig. Von Skandinavien und Dänemark her wandte sich der Handel zunächst nach Südwesten und bevorzugte die sächsischen Häfen; von England her suchte er auf dem kürzesten Wege das Festland zu erreichen und wählte die bereits erwähnten Häfen von Quentowic und Rouen als Anlegeplätze. Von dort aus drangen die Kaufleuten ins Binnenland vor und schufen schon unter der Herrschaft Karls des Großen Niederlassungen in Amiens, Etaples, [5]) St. Denis, Lyon, Gent, [5]) Bar sur Aube und Troyes. [6])

Nach Köln waren rheinaufwärts die Handelsstädte Straßburg, Koblenz, Mainz erstanden, die wiederum in den

---

1) Vogel a. a. O. S. 155, 162. Hennig a. a. O. S. 3 f. Wuttke, H. Städtebuch des Landes Posen, Leipzig 1864 S. 180.

2) a. a. O. S. 10 ff.

3) Luschin von Ebenreuth, Allgem. Münzkunde und Geldgeschichte, München, Berlin 1904 S. 112.

4) Jacob, G. Der nordisch- baltische Handel d. Araber, Dissert. Leipzig 1887 S. 27.

5) Dopsch a. a. O. II S. 206, 236.

6) Schulte, Aloys, Gesch. d. mittelalterl. Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, Leipzig 1900 I S. 156.

späteren Jahrhunderten Ausgangspunkte für die Gründung weiterer Handelsniederlassungen im Inneren des Reiches waren.

Diese Ausdehnung hatten die kaufmännischen Beziehungen bereits ums Jahr 1000 gewonnen. Es ist kaum möglich zu behaupten, daß einem Handelsverkehr über die damaligen geographischen Grenzen der Länder hinaus im allgemeinen Wirtschaftsleben nur eine untergeordnete Bedeutung zuzuerkennen ist. Die Waren, die gehandelt wurden, waren, so weit sie uns überliefert sind, wichtige Gebrauchsartikel, deren besonderen Wert ihre Herkunft bezeichnete. Angesichts dieser Tatsachen erscheint es uns eigentümlich, daß Büchers Querschnitt in dieser Zeit den Kaufmann nicht entdecken läßt, der internationalen Handel treibt und einheimische Produktion an ferne Orte leitet. Was Bücher als Stadtwirtschaft bezeichnet, mag gewiß *einen* Typ darstellen, bestimmt aber nicht den einzigen Typ, den die Volkswirtschaft seit Beginn des Mittelalters bis zum 11. Jahrhundert zu schaffen vermochte.

Der Mittelpunkt alles deutschen Handels seit Karl dem Großen bis zum Beginn der Neuzeit war *Köln*. Von hier aus haben sich fast ausnahmslos sämtliche Handelswege über das deutsche Reich entwickelt. Keine Stadt hat es vermocht, den Ruhm Kölns, als erste Handelsstadt des Mittelalters zu gelten, streitig zu machen. Auf seinen Märkten war wohl jede Ware anzutreffen. Köln vermittelte zwischen den bergbautreibenden Gebieten im Harz und den gewerbereichen Orten Flanderns. Es beschickte die Märkte in England, den nordischen Staaten, Rußland, Polen, in Oesterreich, Ungarn, dem Orient, Italien und Spanien. Daneben ist es an allen deutschen Handelsplätzen vertreten. Wendt berichtet über den Fund von 1200 Kölner Denaren aus den Jahren 1227—1275 bei Pitschen in Oberschlesien, das an einer Verkehrsstraße von Breslau über Krakau nach Lemberg lag [1]).

Der Kölner Handel begünstigte diejenigen Handelsorte, die auf den von und nach Köln führenden Verkehrswegen lagen. *Aachen* wurde in den Handel mit England und den westlichen Festlandsgebieten einbezogen. Das an landwirtschaftlichen Erzeugnissen reiche Niedersachsen und Westfalenland verdankt dem gleichen Umstande die Entwicklung von *Groningen*, *Münster*, *Soest*, *Dortmund*, *Paderborn* und *Minden*. Rheinaufwärts entwickelt sich Ko-

1) Schlesien und Orient, Breslau 1916 S. 11.

blenz zum Handelsplatz, und Mainz gewinnt für den Mittelrhein seine besondere Bedeutung, bis es im 14. Jahrhundert von Frankfurt abgelöst wurde. Von Mainz aus verzweigte sich der Handel nach Bingen, Worms, Speyer, Straßburg und Metz. Ein regelmäßiger Handelsverkehr über Mainz ist bereits in der Karolingerzeit bekannt.[1]) Ein Araber ist verwundert im 10. Jahrhundert dort Münzen aus Samarkand im Umlauf anzutreffen,[2]) und in späterer Zeit bewohnen friesische Kaufleute in Mainz ein ganzes Stadtviertel.[3])

Frankfurt am Main verdankt sein Emporkommen den Meßprivilegien Kaiser Friedrich II. 1240 und Ludwig d. Bayern 1330. Dorthin wandten sich die Kaufleute, die früher Mainz aufgesucht hatten, und neben Köln wuchs das Ansehen der Frankfurter Messen immer weiter empor.

Eine selbständige Entwicklung hatte Nürnberg genommen. Während Köln alle Vorteile aus der Unmittelbarkeit des Seeverkehrs zog, war Nürnberg ein ausgesprochener Binnenhandelsplatz. Von Norden nach Süden und Osten nach Westen führten durch diese Stadt seit alten Zeiten Kunststraßen, die ihr von vornherein das Gepräge einer Verkehrsstadt gaben. Es war selbstverständlich, daß seine Größe als Handelsstadt dem zunehmenden Verkehr entsprechend wuchs, und für den Nürnberger Kaufmann nicht schwer, selbst Geschäftsverbindungen mit den Fremden anzuknüpfen, die aus weit entlegenen Ländern seine Heimatstadt auf der Durchreise aufsuchen mußten. Im Gegensatz zu dem Frankfurter hat der Nürnberger Kaufmann selbst die entferntesten in- und ausländischen Plätze aufgesucht und ist in der ganzen damals bekannten Welt als der Typus des deutschen Kaufmannes zur Geltung gekommen. Für den Ausländer, der das Nürnberger Land bereiste, war der Wohlstand, den kaufmännische Tüchtigkeit und Regsamkeit allerorts geschaffen hatten, ein Anlaß zu anerkennendem Staunen. Ein arabischer Berichterstatter aus dem 10. Jahrhundent Al Mas ûdi vermerkt den Wert, den Handel und Gewerbe für den Lebensunterhalt der Bewohner des Frankenlandes be-

1) Gothein, Eberhard, Wirtschaftsgesch. d. Schwarzwaldes und d. angrenzenden Landstriche, Straßburg 1892, I. S. 64. Schulte, Venedig a. a. O. I. S. 72.

2) Hennig a. a. O. S. 12.

3) Schulte, Aloys, Venedig a. a. O. I. S. 78.

deutete. [1]) Abgesehen von seinen kaufmännischen Fähigkeiten offenbart Nürnbergs Kaufmannsstand hervorragende Eigenschaften als Kulturträger. Nach den übereinstimmenden Berichten des Schrifttums über diese Zeit verfügte der Nürnberger über eine besondere Beweglichkeit, die ihn vor dem schwerfälligeren Norddeutschen auszeichnete. Er behielt seine vorteilhafte Eigenart, auch wenn er eine neue Heimat sich dort begründet hatte, wo sich ihm günstige Handelsaussichten eröffneten. Als Breslau 1242 durch die Mongolen zerstört und entvölkert war, machten sich außer Sachsen und Thüringern vorwiegend Nürnberger Kaufleute an den Wiederaufbau der Stadt. Sie verbanden von hier aus ihre alte Heimat mit den Handelszentren in Ungarn, im tiefen Rußland und waren ein Vorbild für den sich in Schlesien langsam entwickelnden Handelsstand.

Der Hanse, deren Niederlassungen zunächst in der Nähe der Meeresküste lagen, war Nürnberg als ungewünschter Konkurrent erstanden. In allen Seestädten unterhielten Nürnberger Kaufleute ihre Kontore und pflegten besonders die östlichen Verbindungen. Auch die südlichen Märkte blieben nicht vernachlässigt: Italien, Spanien und Süd-Frankreich mit allen wichtigen Handelsplätzen, die an den dortigen Wegen lagen, wurden von ihnen bereist, und aus Byzanz brachten sie Erzeugnisse orientalischer Kunst und Landwirtschaft, die sie dort gegen deutsche und anderer Länder Produkte eingehandelt hatten.

Die anderen oberdeutschen Städte wechselten in ihrer Bedeutung für den Handel. Sie waren zwar mit Köln, Mainz, Frankfurt und Nürnberg nicht gleichwertig, gewannen jedoch durch ihre Märkte mit bestimmten Waren. Ulm, Ravensburg, Augsburg, Regensburg, Memmingen, Würzburg, Konstanz, St. Gallen, Basel sind hierbei zu erwähnen.

In Norddeutschland führt die Linie der Entwicklung auch vom Westen nach dem Osten. Die Handelsbeziehungen, die die Hafenstädte auch nach der Entfaltung der Hanse angeknüpft hatten, vermochten nicht allzutief in das Binnenland einzudringen. Die großen bereits erwähnten Standplätze förderten durch die weite Anlage ihrer Verbindungen den Handelsverkehr in der östlichen Richtung um vieles nachhaltiger. Braun-

[1]) Dopsch a. a. O. II. S. 218.

schweig, Magdeburg, den obersächsischen Städten, Leipzig war als am weitesten im Südosten Deutschlands vorgeschobener Handelsplatz Breslau gefolgt. Hier lag der Ausgangspunkt für den ganzen östlichen und südöstlichen europäischen Handel. Einen Vorteil für Breslau stellte das an Schätzen reiche Hinterland dar, das dem Kaufmann eine mannigfaltige Auswahl wertvollster Handelsgegenstände zur Hand gab.[1])

So vielseitig der Binnenhandel auch war, konnte er eine Unterstützung und Ergänzung durch den Seeverkehr nicht entbehren. Die Transportschwierigkeiten zu Lande angesichts der schlechten Beschaffenheit der Verkehrsstraßen waren ungleich größer als die zur See. Es ist anzunehmen, daß aus diesen Gründen ein Vergleich zwischen dem Umfange des See- und Landverkehrs zu Gunsten des ersteren ausfallen mußte. Die Eignung der Verkehrsmittel zur See ermöglichte es nicht bloß in den unmittelbar an dem Meere liegenden Häfen anzulegen, sondern auch die Frachten stromaufwärts weiter ins Binnenland vorzubringen. Den Vorteil, den Köln aus dieser Lage zog, genossen auch Städte wie Danzig, Königsberg, Thorn, allerdings nicht in gleichem Maße. Von den Hafenstädten war zunächst Bremen erfolgreich, später auch Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Greifswald und Stettin. Die größte Entfaltung schuf bei diesen Seehandelsstädten allerdings erst der Zusammenschluß in der Hanse. Die Handelsbeziehungen der einzelnen der Hanse angehörenden Häfen wurden in dieser vereinigt und wirkten in ihrem Erfolge wieder auf jedes Hansemitglied zurück. Die Flagge der Hanse bedeutete Macht und Ansehen und eine solche Achtung vor dem deutschen Kaufmann, daß sich auch Ausländer dazu drängten, ihr anzugehören.

Unter den seefahrenden Städten wechselten im Laufe der Jahrhunderte Vorrang und Bedeutung. Bremen, das bereits lange Zeit die Konkurrenz des benachbarten und durch seine natürliche Lage begünstigten Hamburg empfunden hatte, verlor 1241 infolge des Hansebündnisses zwischen Lübeck und Hamburg seine überragende Stellung. 1294 wurde Lübeck der Mittelpunkt der Hanse. Es vereinigte auf den Hansetagen die Vertreter aller ihrer in- und ausländischen Kontore und

1) Wendt a. a. O. S. 6 ff.

zog durch die Allseitigkeit ihrer Verbindungen auch die Kaufleute aus dem Binnenlande an sich heran. Seit dem 14. Jahrhundert umfaßte die Hanse auch die großen Handelshäuser der innerdeutschen Städte.

Unter eigener Flagge fuhren die Schiffe des Deutschen Ordens. Seine Beziehungen zur Hanse waren zwar selbständig, obwohl der Wettbewerb beider an Macht starker Verbände ihnen ein friedliches Nebeneinandergehen im Interesse des Ansehens des deutschen Kaufmannes im Auslande gebot. Auch die Ziele des deutschen Ordens erstreckten sich von den nordischen Gewässern bis nach Spanien. [1]) Auf dem Landwege geleiteten Wehrhafte die Frachten des Deutschen Ordens nach Krakau, Lemberg, Breslau, Böhmen, bis nach Oberdeutschland. [2])

Ueberblickt man die Regsamkeit und die Erfolge mittelalterlicher Kaufleute, so ist deren Einfluß auf die gesamte wirtschaftliche Darstellung des Mittelalters so außerordentlich überragend, daß neben ihm der Wert stadtwirtschaftlicher Betriebe vollkommen zurücktritt. Gerade der Fernhandel hat die Vielseitigkeit der Bedürfnisse gefördert, mag sie auch nach mancher Richtung hin dadurch ausgelöst worden sein, daß weite Kriegsfahrten das Bekanntwerden mit fremden Lebensbräuchen und fremder Lebenshaltung geschaffen haben. In jedem Querschnitt, den man nach Büchers Anleitung durch die wesentlichen und unwesentlichen Zeitabschnitte in allen Jahrhunderten legt, muß man das bei Bücher vermißte typische Bild von der Entwicklung des weitangelegten deutschen Fernhandels erkennen.

III. Die Waren und ihre Bewegung.

§ 1. Die Lebensmittel und Spezereien.

Nach Büchers Ansicht betrafen im Mittelalter während der Stufe der „Stadtwirtschaft“ nur fünf Gegenstände den interlokalen Handel: 1.) Gewürze und Südfrüchte, 2.) getrocknete und gesalzene Fische, 3.) Pelze, 4.) feine Tücher, 5.) für die norddeutschen Städte Wein. In einzelnen Teilen Deutschlands dürfte auch das Salz hierher zu rechnen sein. [3]) Im übrigen bezeichnet er den Handel als „Ausnahme“. [4])

1) Sattler, Karl, Der Handel d. dt. Orden z. Zt. seiner Blüte (Hans. Gesch. Bl. 1877) S. 71.
2) Wendt a. a. O. S. 9 ff. 33.
3) Bücher, Entstehung d. Volkswirtschaft, Tübingen 1917 S. 126. Hiergegen Below, Georg v., Probleme d. Wirtschaftsgesch, Tübingen 1920 S. 211 ff.
4) Bücher a. a. O. S. 133.

Diese Auffassung ist bei der an einer anderen Stelle vertretenen Ansicht leicht verständlich, daß sich die „ganze Wirtchaftsgeschichte gegen die Auffassung der neueren Literatur empöre", daß die Kaufleute der deutschen Städte am Ende des Mittelalters von Köln und Augsburg bis Medebach und Radolfzell einen berufsmäßig entwickelten Stand von Händlern gebildet haben. Er fragt, womit denn diese Leute gehandelt und womit sie ihre Waren bezahlt haben. [1]) Die Beantwortung dieser Frage entnehmen wir den Zolltarifen, Handelsbüchern und den vielen diplomatischen Urkunden, die uns über die Belange des Handelsstandes überliefert sind.

Der Koblenzer Zolltarif des Stiftes St. Simon Trier von 1104 nennt unter anderem Sklaven, Schwerter, Falken und der Tarif von 1209 auch Blei. [2]) Ein Hamburger Tarif von 1236 enthält Getreide, Heringe, Kupfer, Leinwand, Pech, Asche, Waid, Schweinefett, Blei, Zinn, das elbabwärts verfrachtet wird. [3]) Weiterhin bringt der Tarif des erzstiftischen Koblenzer Zolles von 1358: Wein, Weizen, Roggen, Spelz, Gerste, Hafer, Erbsen, Harz, Wachs, Honig, Oel, Butter, Schmalz, Bachenfleisch, Unschlitt, Salz, Eisen, Kupfer, Heringe, Bückinge, Holz, roh und zu Schiffen verarbeitet, Dauben, Steine, Stroh, Heu, Reifen und frisches Gemüse (Ollauch, Knoblauch, Rüben, Kappus). [4]) In den Zollrollen von Frankfurt a. O. im 14. Jahrhundert werden aufgeführt: Oder aufwärts Tran, Fischöle, Leder, Gewand, Vorstatt, irischer Barchent, allerhand Krämereien, darunter besonders Oel, Feigen, Mandeln, Reis, Pfeffer, Ingwer, den Fluß hinabgehend bezw. auf dem Lande Wein, Waid, Honig, Pech, Teer, Wachs, Schmer, Talg, Hopfen, Fleisch, Korn aller Art, Kupfer, schön Eisen, Zinn, Blei, Stahl, Wolle, Hanf, Leinwand, Mulden, Tröge, Mühl- und Schleifsteine, endlich Salz. [5])

Von allen diesen Artikeln beschäftigen den Handel zunächst die Lebensmittel und von diesen wiederum Getreide, Wein und Salz an erster Stelle.

---

1) Bücher a. a. O. S. 119 Anm. 23.

2) Lamprecht, Karl, Dt. Wirtschaftsleben im Mittelalter, Leipzig 1886 II. S 303.

3) Bächthold, Hermann, Der norddt. Handel i. 12. und beginnenden 13. Jhrdt. (Abhandlung zur mittleren und neueren Gesch. Hft. 21, Leipzig 1910) S. 182.

4) Lamprecht a. a. O. II. S. 308 f.

5) van Niessen, P. Städtisches und territoriales Wirtschaftsleben im märkischen Odergebiet bis z. Ende des 14. Jhrdt. (Forsch. z. brandenburg- preuß. Gesch. Bd. 17 Jhrg. 1903) S. 44.

Getreide

Die enge Besiedlung der Rheingegend, die Stationierung großer Truppenkontingente hat bereits zur Römerzeit die Einfuhr von Getreide aus Britannien notwendig gemacht. [1]) Von dort ließ beispielsweise auch Julian (350) für die durch den Krieg schwer geschädigten Rheinstädte 600 Schiffsladungen Getreide nach den Rheinhäfen bringen. [2]) Nach Abschluß der Völkerwanderung wird im Elsaß Straßburg als der wichtigste Marktplatz für Getreide erwähnt. [3]) Von hier ging es stromabwärts in das Mündungsgebiet des Rheins (Utrecht) [4]) und nach Nordfrankreich. [5]) 775 werden die Kaufleute durch ein Privileg Karls des Großen von den kaiserlichen Handelszöllen befreit. [6]) Andererseits aber pflegen Aachener Kaufleute Getreide aus der Normandie zu beziehen. [7]) Am Mittelrhein ist der Hauptplatz für den Getreidehandel Mainz, zu dem später noch Frankfurt a. M. trat. Mainzer Handelsleute kaufen bereits zur Zeit Karls des Großen Getreide in Oberdeutschland auf und verfrachteten es auf dem Main in ihre Heimatstadt. [8]) Welche Bedeutung allein das Getreide als Handelsartikel im 14. Jahrhundert erlangt hatte, geht aus der Abstellung der Akzise- und Zolltarife auf Getreidemengen hervor. [9]) Während des ganzen Mittelalters blieb das Getreide die am meisten und auch stets über weite Strecken gehandelte Ware. Eine handelspolitische Maßnahme Friedrichs I. beschränkte 1187 die Kölner in ihrem Handel auf dem Oberrhein: ne frumentum vel vina solito ad eos descenderent. [10]) Auch in späterer Zeit greift das Reichsoberhaupt in den rheinischen Getreidehandel ein. König Ludwig der Bayer errichtet 1317 mit den Erzbischöfen von Mainz und Trier, sowie anderen Herren, Grafen, Freien und Dienstmannen und den Städten Köln, Mainz, Worms, Speyer, Aachen, Oppenheim, Frankfurt, Wetzlar und Gelnhausen einen siebenjährigen Landfrieden von „Herde al

---

1) In Caes. bell. gallicum II c 8. 9 wird der Kornhandel von Britannien nach Gallien erwähnt.
2) Fiegl, Anton. Der Rhein als Handels- und Verkehrsstraße Teil I bis ins 16. Jhrdt. Laibach 1911 (Jahresbericht des k. u. k. Staatsgymnasium zu Laibach) S. 16.
3) Fiegl, a. a. O. S. 20.
4) Bächtold a. a. O. S. 57.
5) Fiegl a. a. O. S. 20. Naudé, Dt. städt. Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jhrdt. (Staats- und sozialwissenschaftl. Forsch. Bd. 8. Jhrg. 1889) S. 15.
6) Fiegl, a. a. O. S. 20.
7) H. U. B. I Nr. 58.
8) Dopsch a. a. O. II. S. 189.
9) Lamprecht a. a. O. II. S. 324.
10) Lamprecht a. a. O. II. S. 324 Chron. reg. ed. Waitz S. 136.

boven Spire“ bis Köln als Geltungsbereich mit besonderen Bestimmungen über Zölle und Zollabgaben von Getreide, Wein, Salz usw. zum Schutze des Kaufmanns. [1]) Aus Bingen, Koblenz und Trier kommt Getreide nach Köln, wo es auch von Mailändern gehandelt wird. [2]) 1440 wird ein Fall erwähnt, daß Köln öfters Getreide aus Franken bezieht. [3]) Auch Westfalen versorgt Köln mit Getreide, ebenso wie das Sauer- und Hessenland. [4])

1232 ist in Westfalen Minden als Getreidemarkt bekannt. [4]) Die Handelsverträge und Zollregister des Mittelalters enthalten Angaben über den Handel Westfalens nach Friesland, Groningen, Holland, England, Dänemark und Norwegen [5]) mit Weizen, Buchweizen, Roggen, Gerste, Hafer usw. [6])

Bremen bezieht sein Getreide aus Braunschweig, [7]) Goslar, Hannover, Hameln [8]) und Thüringen. [9]) Es regelt den Getreidehandel nach Grundsätzen, die bereits 1204 erstmalig handelspolitische Regelung erfahren hatten. [10]) Im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts führt es einen Stapelzwang für Korn ein. [11]) 1420 wird die Beraubung eines bremischen Schiffes berichtet, das unter anderem auch Gerste geladen hatte. [12]) Die Friesen holen Getreide in Dänemark und den deutschen Ostseehäfen und verschiffen es nach den Niederlanden. [13])

Die größten Getreidestapelplätze in Norddeutschland unterhielten die Häfen Stettin, Danzig und Hamburg, die vorwiegend auf den Auslandsverkehr eingestellt waren. Hamburg verfrachtet im 12. Jahrhundert Getreide aus Holstein. [14]) Ein Hamburger Tarif von 1236 nennt Getreide, das aus der Mark

---

1) Kuske, Bruno, Quellen zur Gesch. d. Kölner Handels und Verkehrs i. Mittelalter Bonn 1918 ff. I. Nr. 63.
2) Kuske, a. a. O. I. Nr. 48, 66, 160, 326, 945.
3) Kuske, a. a. O. I. 954.
4) von Detten, Georg, Westfälisches Wirtschaftsleben im Mittelalter, Paderborn 1902 S. 75.
5) Bugge, Alexander, Kleine Beiträge zur ältesten Geschichte der deutschen Handelsniederlassungen im Auslande (Vierteljhrsch. f. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bd. 6). S. 208. An dem Getreidehandel nach Oslo und Tunsberg ist auch Rostock beteiligt, und von Sachsen gehen Frachten gleicher Art nach England. H. U. B. I. Nr. 160.
6) von Detten a. a. O. S. 76.
7) Hier besteht ein Verbot von 1380, bei Teuerrungen Getreide auszuführen. Naudé, a. a. O. S. 19.
8) Wegener, Paul, D. mittelalterliche Flußschiffahrt i. Wesergebiet (Hans. Gesch. Bl. Bd. 19.) S. 144.
9) Hoyer, Karl, Das Bremer Brauereigewerbe (Hans. Gesch. Bl. Bd. 19 Jhrg. 1913) S. 223.
10) H. U. B. I. Nr. 62.
11) Wegener, a. a. O., S. 144.
12) Wegener, a. a. O., S. 133.
13) Häpke, Rudolf, Friesen und Sachsen im Ostseeverkehr d. 13. Jhrdt. (Hans. Gesch. Bl. Bd. 19. Jhrg. 1913). S. 182.
14) H. U. B. I. Nr. 36.

Brandenburg stammt. [1]) 1279 veranlaßt das Auftreten holländischer Getreidekaufleute aus Harderwyk im Hamburger Hinterlande einen lebhaften Streit, weil Hamburg hierdurch sich in seinem immer zunehmenden Einfluß auf den Getreidemärkten bedroht fühlte. [2]) Fast 200 Jahre später versicherte sich Hamburg einer weiteren Einwirkungsmöglichkeit dadurch, daß es in einem Rezeß bestimmte, oberländisches Korn dürfe auf dem Wege zum Ausfuhrhafen nur auf der Elbe transportiert werden. [3])

In Mitteldeutschland nimmt Magdeburg eine beherrschende Stellung im Getreidehandel ein. Seine Bedeutung hierfür ist ebenso hervorragend wie die Kölns für den Weinhandel, da es vermöge seiner geographischen Lage besonders in Zeiten der Hungersnöte den Austausch von Lebensmitteln zwischen dem landwirtschaftlichen Osten und dem industriereichen Westen vermittelt. [4])

Oesterreich exportiert Getreide nach Oberdeutschland und führt es wiederum von dort ein, wenn auch in bescheidenem Umfange. [5])

Im Osten können wir den Handel mit dieser Ware in den Frankfurter (Oder) Zollrollen des 14. Jahrhunderts, im Privileg von Driesen (an der Netze) [6]) von 1347, in dem Zoll bei Landsberg und in einem vereinbarten Tarif zwischen Jagiel und den Hansestädten 1390 feststellen. [7]) In Stettin bezeichnete ihn Naudé als „den König aller Handlung". [8]) In der Ostsee hatte Stettin die führende Stellung. Es nimmt Getreide aus der Mark, Sachsen, Böhmen, Schlesien und Polen auf. [9])

1) Bächthold a. a. O. S. 182.
2) Naudé a. a. O. S. 37.
3) Naudé a. a. O. S. 39.
4) van Niessen a. a. O. S. 47.
5) Mayer, Theodor, Der auswärtige Handel d. Herzogtums Oesterreich im Mittelalter, Innsbruck 1909 S. 12.
6) 1347 erhält Driesen die Erlaubnis, polnisches Getreide auszuführen. 1348 handelt Müncheberg in der Mark mit Stettin Getreide. Naudé a. a. O. S. 30. — Gerade hier in der Mark hatte der Kornhandel schon frühzeitig die Aufmerksamkeit der Landesfürsten in Anspruch genommen. van Niessen a. a. O. S. 106. — „Wie bedeutend die Getreideversendung der märkischen Städte war, sieht man aus dem Landbuch Karls IV. von 1375, welches den Ertrag des Oderberger Zolles, der einzigen bedeutenderen Niederlagsstätte an der Oder zwischen Frankfurt und Stettin, auf 1.400 Schock böhm. Groschen angibt". Naudé a. a. O. S. 31. — „Berliner Roggen" stellt eine besondere Qualität dar. Es findet mit ihm ein lebhafter Handel nach Gent statt. Boschan, Richard, Der Handel Hamburgs m. d. Mark Brandenburg b. z. Ausgange d. 14. Jhrd. Dissert. Berlin 1907, S. 45.
7) van Nießen a. a. O. S. 44. — Bromberg handelt Mitte des 15. Jahrhunderts mit Getreide. Wuttke, Heinrich, Städtebuch des Landes Posen, Leipzig 1864, S. 277.
8) a. a. O., S. 19.
9) Naudé a. a. O. S. 31. Die Böhmen lieferten es in Zittau an die Schlesier und Märker, die es ihrerseits nach Stettin weiterleiteten. — Pirna besaß ein Stapelrecht für Getreide. Rauprich, Max, zur Handelspolitik im Ausgange des Mittelalters, Dissertation, Breslau 1891. S. 10.

Gerade Polen war durch seine wirtschaftliche Verfassung das gegebene Land für den Getreidehandel. Der polnische Grundherr erhielt von seinem zinspflichtigen Bauern große Mengen Getreide als Abgabe, die er nicht nur für sich verwendete, sondern mit denen er Handel trieb. [1]) Die hierdurch erzielten Gewinne veranlaßten ihn, den Bauer immer mehr auszupressen, um immer größere Mengen dieser gangbaren Ware zu erlangen. [2]) 1287 wird auf flandrischen Märkten oestersches Getreide, das in preußischen Häfen verladen worden ist, feilgehalten. [3]) Ein lebhafter Austausch findet auch nach dem Ordenslande statt. 1238 schließt der Orden mit Kujawien einen Handelsvertrag, der ihm den Ankauf von Getreide für seine eigene Versorgung gestattet. [4]) Später wird der Getreidehandel noch in den Jahren 1252 und 1263 genannt. [5]) Auch als Handelsware ließ der deutsche Orden Getreide nicht außer Acht. Nach Marienburg, dem Mittelpunkte des Ordensstaates, wurden die Erträgnisse der fruchtbaren Weichselniederung zur späteren Ausfuhr nach Flandern, England und Schottland gebracht. [6])

Die Hanse ist gleichfalls am deutschen Getreidehandel stark beteiligt. 1282 trifft sie mit dem Mayor und den Bürgern von London Vereinbarungen über das Recht des Getreideverkaufs in dieser Stadt, [7]) während andrerseits englisches Getreide in Norwegen eingeführt wird. [8]) Ihr Getreidehandel nimmt einen derartigen Umfang ein, daß weite Absatzgebiete von ihr in Abhängigkeit geraten, so die südlichen Niederlande [9]). In Norwegen brach eine Hungersnot aus, als die Hanse 1284 dem dänischen König den Sund sperrte. [10]) Die Gemeinde der Deutschen und der Gothen zu Wisby erhielt 1276 von König Magnus von Schweden die Erlaubnis, Getreide zu kaufen und zu verkaufen, sowie zoll- und steuerfrei auszuführen. [11]) Vielfach

---

1) Aehnliche Verhältnisse waren in der Mark Brandenburg. Näheres darüber vergl. van Niessen a. a. O. S. 108 f.
2) Bechtel, Heinrich, Mittelalterliche Siedlungsverhältnisse in Posen, 1925 (Jhrb. f. Gesetzg., Verw. u. Volksw. i. dt. Reiche Bd. 49. Hft. 1), S. 140.
3) Bechtel a. a. O. S. 120. Anm. 4 nimmt an, daß es sich hierbei um polnisches Getreide handelt. — Es kann sich hierbei aber auch um esthnisches Getreide handeln, das 1287 nach Flandern verschifft wird. Vergl. Stieda, Revaler Zollbücher, Einl. S. 101.
4) Voigt, Geschichte Preußens Bd. 3. S. 31.
5) Cod. dipl. Pruss. I Nr. 84, 90. H. U. B. I Nr. 588.
6) Sattler a. a. O. S. 5, 71.
7) H. U. B. I Nr. 902.
8) H. U. B I Nr. 959, 961.
9) Daenell, Ernst, Der Ostseeverkehr und d. Hansestädte v. d. Mitte d. 14. bis z. Mitte d. 15. Jhrdt. (Hans. Gesch. Bl. Bd. 10. Jhrg. 1903) S. 7.
10) Naudé a. a. O. S. 25.
11) H. U. B. I Nr. 773.

holte die Hanse das Getreide aus Rußland über Riga und Reval, den Exporthäfen für Hafer und Roggen. [1])

Getreide wurde aus Rußland aber nicht nur exportiert, sondern auch zu Zeiten des Mangels importiert. So berichtet Buck, [2]) daß im Jahre 1231, als eine schreckliche Hungersnot wütete, Nowgorod nur durch Kornzufuhr deutscher Kaufleute gerettet wurde. Ferner schickte man 1298 auf ein Schreiben des Bischofs Jakob von Polock (an der Düna) an den Probst und den Rat von Riga Getreide nach Polock. [3])

Auch von fernen Gegenden hören wir, daß der deutsche Kaufmann dort mit Getreide handelt, so in Island [4]) und in der Baie. [5])

So hatte sich der Getreidehandel über ganz Deutschland und noch darüber hinaus ausgedehnt. Begünstigt wurde er durch das Anwachsen der Bevölkerung in den Städten, Mißernten und Ueberschüssen aus guten Ernten. [6]) Vor allem beteiligte sich alsbald der Jude an ihm. [7])

Mehl
Brot

Aber nicht nur das unverarbeitete Getreide findet fernen Absatz, sondern auch Mehl [8]) wird in weite Ferne gehandelt. Der Deutsche Orden schickt es nach Flandern, Schottland, England und Norwegen (Bergen [9])) [10]); Rostocker Kaufleute bringen es nach Norwegen (Oslo, Tunsberg), [11]) und in Island wird es von fremden Handelsleuten eingeführt. [12]) In einer Zollrolle in Landsberg an der Warthe wird Mehl als Durchgangsgut bezeichnet. [13]) Die Hanse brachte es bis in die Baie, um es hier gegen Salz einzutauschen. [14]) 1387 erhebt sie in Antwerpen und

1) Stieda, Revaler Zollbücher, Einl. S. 101, Stieda, Beckinchusen, S. XLIV.
2) Buck, Woldemar, D. dt. Handel in Nowgorod bis z. Mitte d. 14. Jhrdt., Petersburg 1895 (Jahresbericht der St. Annenschule) S. 89.
3) H. U. B. I Nr. 1278.
4) Vogel a. a. O. S. 169.
5) Agats, Arthur, Der hansische Baienhandel, Heidelberg 1904 (Heidelberger Abhandlungen z. mittleren und neueren Gesch. Heft 5). S. 18. Die Baie liegt an der Westküste Frankreichs bei der Stadt Bourgneuf südlich der Loiremündung und ist eine Bucht, die im Südwesten durch eine Insel gegen den Atlantischen Ozean hin abgeschlossen wird.
6) Mitscherlich, Waldemar, Wirtschaftlicher Fortschritt, Leipzig 1910 S. 130.
7) Naudé a. a. O. S. 17; auch schon im 11. Jahrhundert vergl. Hoffmann a. a. O. S. 11.
8) Lüttich kauft 1464 sogar Brot in Köln: Ein Brief Kölns an Lüttich und Bonn: Köln wird ihren Bürgern nicht den feilen Kauf von Brot, Wein, Bier, Hafer und anderen Lebensmitteln in Köln verbieten (so ist unse stat eine vrije statt, dairuis und in ein yedermann kouffen ind verkouffen pleecht.) Kuske a. a. O. II Nr. 335. — — Auch in Holland ist Brot ein Artikel des Fernhandels. H. U. B. I. Nr. 944; IV. Nr. 669.
9) Hierher kommt es auch aus Lübeck. H. U. B. IV. Nr. 192.
10) Sattler a. a. O. S. 71.
11) Bugge a. a. O. S. 208.
12) Vogel a. a. O. S. 169.
13) von Niessen a. a. O, S. 44. H. U. B. IV. Nr. 1017, 2; 1018, 8; 1034, 1.
14) Agats a. a. O. S. 19.

Dortrecht Klage gegen Fläminger und Normannen wegen Beraubung eines Schiffes beladen mit 33 Lasten Mehl, Bier, Speck usw. [1]) In Holland wird es in einer Zollrolle für die Kaufleute des römischen Reiches erwähnt. [2])

Nächst dem Getreide erscheint das Salz als bedeutungs- Salz
voller Handelsartikel. Da es nicht überall gewonnen wurde, mußte es oft aus weiter Ferne herbeigeholt werden, zumal auch die heimischen Salzquellen bald den Bedarf nicht mehr befriedigen konnten. Außerdem brauchten es noch verschiedene Gewerbe zur Ausübung ihres Berufes z. B. die Gerberei zur Verarbeitung der rohen Felle.

Mit Salz treiben schon zur Zeit Karls des Großen die Iren Handel. [3]) Die berühmte Raffelstätter Zollordnung von ca 903/5 [4]) gibt Aufschluß über den Salzhandel zwischen Mähren und Bulgarien. Bayern bezog sein Salz von Bozen bezw. Reichenhall. Der Förderung des Salzhandels diente die Brücke über die Isar, die Kaiser Barbarossa zur Verbindung Augsburgs mit dem Salzkammergut [5]) bauen ließ. [6]) Einerseits wurde besonders im 12. und 13. Jahrhundert Salz nach Oesterreich eingeführt, [7]) andererseits bezahlten die Ulmer ihre am Rhein gekauften Waren mit Salz; [8]) von hier ging es dann flußabwärts. [9]) Besonders das Moselland muß seinen Salzbedarf durch Bezug aus anderen Gegenden decken, da es selbst arm an Salz ist. [10]) Deshalb finden wir es hier immer wieder in allen Zolltarifen. [11]) Die Nachrichten über Kölns Salzhandel besagen: locus ubi sal venditur, inter venditores salis, platea salis. [12]) Um 1172 bis 1178 bezahlt Köln 500 Zentner flandrisches Salz, ein weiteres Mal 700 Malter. [13])

---

1) Stieda, Revaler Zollbücher S. XC.
2) H. U. B. IV. Nr. 82,1.
3) Vogel, a. a. O. S. 101.
4) Dopsch, a. a. O. II S. 99. Mühlbacher Nr. 2015 a (M. G. Cap. 250) jetzt auch gedruckt im Cod. dipl. regni Boh. (Friedrich) 1.34 (1907).
5) Ueber den Salzhandel von Salzkammergut s. Dopsch a. a. O., II S. 200.
6) Weber, Georg, Lehr- und Handbuch der Weltgeschichte 21. Auflg. Bd. 2 Leipzig 1902, S. 391.
7) Mayer, Theodor, Der auswärtige Handel Oesterreichs im Mittelalter, Innsbruck 1909 S. 5.
8) Keutgen, F., Großhandel i. M. A. (Hans. Gesch. Bl. Jhrg. 1901) S. 100.
9) Schulte, Aloys, Venedig a. a. O. S. 72.
10) Lamprecht a. a. O. II S. 328.
11) Lamprecht a. a. O. II S. 308. ff.
12) Bächthold a. a. O. S. 206 Anmerkung 653.
13) Bächthold a. a. O. S. 206. Salz ist ein Haupthandelsartikel Flanderns. Dieses Salz stammte wohl in der Hauptsache aus der Baie, da Baiensalz über Brügge an den Rhein gebracht wird. Agats a. a. O. S. 41.

Besonders blühte der Salzhandel in Mitteldeutschland. Reiche Salzquellen befanden sich am Nordwestabhang des Haarstranges. Westfalen hatte bereits im 8. Jahrhundert eine treffliche Organisation und die Salzgewinnung und den Absatz stark entwickelt. [1]) 1246 erhielt Münden von Otto dem Kinde, Herzog von Braunschweig, ein Stapelrecht für Salz, wodurch der Handel mit dieser Ware zwischen Allendorf, Sorden und Kassel besonders schwer getroffen wurde.

In Norddeutschland ist die berühmteste Salzstadt Lüneburg. Sie führte ihr Salz in der Hauptsache nach Lübeck aus, das mit ihm alle Ostseeländer belieferte. Besonders in den Gegenden, die es zum Einsalzen der Heringe brauchten, wurde es in sehr großen Mengen benötigt. So reichte vor allem in Schonen, das zugleich den Salzmarkt für Nordeuropa bildete, das Lüneburger Salz bald nicht mehr aus, sodaß noch Baiensalz herangezogen werden mußte. [2]) Nun setzte ein heftiger Konkurrenzkampf zwischen beiden Sorten ein, in dem anfangs das Lüneburger unterlag, da sein Transport gegenüber dem Baiensalz teurer war. Die Hanse hatte die Vorteile des Handels mit Salz aus der Baie sich bald zu Nutze gemacht.

In der Baie wird grobkerniges Salz, in Niederdeutschland „Bayesches, Bayes, Baygesz, Bages, Boyans solt“ genannt, in Salinen aus Meerwasser gewonnen, das man den „Marais salants“ mittels Gräben zuführt. Der Salzbetrieb ist dort sehr alt und seit dem 9. Jahrhundert Exportgewerbe. [3]) Allmählich nahm der Verkehr immer mehr zu, bis er schließlich den Höhepunkt im 14. und 15. Jahrhundert erreichte. Besonders die Hanse, die später durch die Holländer und Engländer verdrängt wurde, suchte diesen Ort gern auf, da die Baie zugleich auch große Bedeutung als Umschlageplatz hatte. Wir sehen hier eine Art Weltmarkt, wo der Süden und der Norden unseres Erdteiles sich die Hand reichten und ihre Waren austauschten. [4]) Als Einfuhrartikel der Hanse nach der Baie werden genannt: Roggen, Asche, Pelzwerk, schonensche Heringe, Pech, Teer, Mehl, Wagenschoß, wofür sie außer Salz noch Seife, Oel, Essig, Kork, Wachs, Zucker, Früchte, Pariskorn, Azoie

---

1] von Detten a. a. O. S. 136. Bächthold a. a. O. S. 125.
2] Agats a. a. O. S. 40.
3] Agats a. a. O. S. 46.
4] aus Agats a. a. O. S. 19.

als Rückfracht mitnimmt. [1]) Frühzeitig schon war sie dort in den Besitz weitgehender Rechte gelangt.

Ein anderer Salzhandelsplatz Brouage liegt 11 km südlich Rochefort. Dieser Ort spielt eine ähnliche Rolle als Stapelplatz wie die Baie, die in späterer Zeit von ihm überholt wurde. [2])

Die Fahrten nach der Baie wurden fast ausnahmslos wegen der großen Gefahren (Krieg, Seeräuber) in geschlossenen Flotten unternommen, wobei die Kaufleute, um das Risiko zu vermindern, außerdem noch ihre Ware auf mehrere Schiffe verteilten. Als Bestimmungsländer kamen England, Niederland, Schonen, wo Skanör und Falsterbo einen Salzmarkt für den Norden Europas bilden, und Deutschland in Betracht, und hier wiederum waren es zuerst Hamburg, der Hauptstapelplatz für Salz im 13. Jahrhundert, und Lübeck, welche mit Baiensalz handelten. Von Hamburg ging es nach Braunschweig, Magdeburg, Brandenburg und Meißen. Hamburg wurde im 14. Jahrhundert von Danzig abgelöst; Lübeck gewann erst Mitte des 15. Jahrhunderts Bedeutung für den Baiensalzhandel.

Er hatte jedoch im Laufe der Zeit sehr unter den Kriegen zwischen England und Frankreich oder zwischen der Hanse und Dänen zu leiden. Aber immer wieder lebte er auf, sobald die Zwistigkeiten beigelegt waren; im 14. bis 16. Jahrhundert erreichte er seine Blütezeit; aber im 16. Jahrhundert fängt die Hanse an, Salz aus anderen westfranzösischen Häfen zu holen, sodaß im 18. Jahrhundert der Baiensalzhandel sein Ende erreicht hat.

Lüneburg war der wichtigste Salinenort des mittelalterlichen Europas trotz der Konkurrenz durch das Baiensalz. Seinem Interesse diente der in den Jahren 1390—1398 gebaute Stegnitzkanal, eine direkte Verbindung zwischen Trave und Elbe. Dieser neue Weg nach Lübeck beschleunigte und verbilligte den Lüneburger Salztransport und gestattete die Wiederaufnahme der Konkurrenz gegen das Baiensalz. [3]) Nach der

---

1) Agats a. a. O. S. 18 f.
2) Agats a. a. O. S. 23.
3) Ein wenn auch engbegrenzter Handel mit eigenem Salz geht von Kolberg aus, dessen Salzwerke schon im 12. Jahrhundert mehrfach Erwähnung fanden. Bächthold a. a. O. S. 246 f.

Fertigstellung des Stegnitzkanals wandte der Salzhandel sich von Wismar, dem bisherigen Umschlaghafen, nach Lübeck. [1])

Ein schwunghafter Handel mit lüneburger Salz wurde auch nach Danzig getrieben, zumal in den preußischen und livländischen Städten großer Salzbedarf vorhanden war. [2]) Aus diesem Grunde suchten sie sich erfolgreich von der Abhängigkeit der wendischen Städte zu befreien. Mitte des 14. Jahrhunderts hatte Danzig die Vormachtstellung im östlichen Salzhandel sich gesichert. Es holte das Salz aus der Baie und schickte es in das preußische Hinterland, nach Polen und Litauen; auch Lissaboner [3]) Salz, das bis nach Polock geht, [4]) verlud es nach Reval. [5]) Besonders das litauische Absatzgebiet warf wegen des großen Bedarfes sehr reichen Gewinn ab. [6]) An diesem Geschäft beteiligt sich auch der Deutsche Orden, der das Salz zum Teil in Flandern, zum Teil in Lissabon ersteht, um es in England, Schottland, Riga, im benachbarten Polen oder im Inlande zu vertreiben. [7]) Schottisches Salz kauft Thorn in Danzig. [8])

Nach Polen wird nach den Zollrollen von Frankfurt a. O. und Driesen [9]) Salz auch aus Schlesien gebracht. [10]) Weiter bezog Polen schon seit dem 13. Jahrhundert einen beträchtlichen Teil seines Salzes aus Halle. [11]) In Breslau stieß es auf die Konkurrenz des Salzes aus Krakau und Vieliczka. [12]) Auch in Rußland führt es der deutsche Kaufmann ein; [13]) denn hier beanspruchte große Mengen die Bearbeitung der Pelze. [14])

W e i n

Reichen Gewinn warf auch der W e i n handel ab. Die deutschen Anbaugebiete lagen vorwiegend am Rhein, Mosel

---

1] Daenell a. a. O. S. 25.
2] Daenell a. a. O. S. 9.
3] Salz aus Lissabon, das preußischen Kaufleuten gehört wird im Jahre 1451 in England beschlagnahmt. H. U. B. VIII. Nr. 84, § 22 f, 51, 56.
4] H. U. B. V. Nr. 1084, 1093.
5] H. U. B. V. Nr. 1079, 1126.
6] Agats a. a. O. S 39.
7] Sattler a. a. O. S. 71.
8] H. U. B. X Nr. 1247.
9] van Niessen a. a. O. S. 44.
10] Müller, Johann, Der Umfang u. d. Hauptrouten d. Nürnberger Handelsgebietes im Mittelalter [Vtlj. f. Sozial- und Wirtschaftsgesch. Bd. 6], S. 25.
11] Schleese, Kurt, Die Handelsbeziehungen Oberdeutschlands, insbesondere Nürnbergs, zu Posen i. Ausgang d. Mittelalters (Zeitsch. d. hist. Gesell. f. d. Provinz Posen Jhrg. 1915) S. 179. Anm. 2.
12] Grünhagen, Colmar, Breslau unter den Piasten als deutsches Gemeinwesen, Breslau 1861, Seite 104. Wendt a. a. O. S. 30. – In Breslau gehört das Salz sowohl zu den Import-, wie auch zu den Exportgütern. Rauprich a. a. O. S. 18. Bechtel a. a. O. S. 121. Anm. 3. Müller, Johann, Hauptrouten Nürnbergs S. 21.
13] Goetz, Karl, Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters, Hamburg 1916. S. 333. Buck a. a. O. S. 89.
14] Stieda, Revaler Zollbücher. Einl. 105.

und in Franken, ebendort wo sie sich bis heute erhalten haben. Die Wertschätzung, die Wein als Handelsware unvermindert seit unvordenklichen Zeiten gefunden hatte, gab das Ausmaß an, in dem man sich geschäftlich mit ihm befaßte. In allen Teilen Deutschlands hatten sich bestimmte Plätze zu speziellen Weinmärkten entwickelt, auf denen man in- und ausländische Sorten feilbot.

Am Rhein waren Koblenz, als Ausgangspunkt ins Moselland der Vermittler für Köln, und Straßburg[1]) ein weiteres Zentrum des Weinhandels nach Norden und Westen, insbesondere auch nach Regensburg [2]) und Nürnberg. [3]) Dorthin kamen auch die Weine aus Oesterreich und Ungarn. Nürnberger brachten Weine, die sie selbst aus Lübeck bezogen hatten, nach Breslau. [4]) Auf diesem östlichen Handelsplatze fehlte selbst spanischer Wein nicht, den der Deutsche Orden aus Lissabon geholt hatte, [5]) neben französischen Arten, die auf dem Seewege als Bayswein oder Poitou (Pentouv) von der Baie aus herangebracht waren. [6]) Wie unterschiedlich die einzelnen Arten bewertet wurden, geht aus den Preisen hervor, die beispielsweise Breslau erzielte. Ungar- und österreichischer Wein kostete im großen Wiener Faß 2 M., im kleinen Faß 1 M., die Tonne fränkischer (Würzburger) Wein 1¼ M., französischer Wein und Rheinfall ½ M.; der polnische Wein war geringer. [7])

Die Zolltarife schenken dem Wein eine Beachtung, wie sie nur einem wertvollen Handelsgut zukommt. 1319 werden Handelsschiffe erwähnt, die Koblenz stromabwärts berühren, als naves cum vinis et frumento seu aliis rebus et bonis. [8]) Bemerkenswert ist bei dieser Quelle, daß Wein in der Mehrzahl erwähnt wird, woraus wohl der Rückschluß zulässig ist, daß die Schiffe diese Fracht in mehreren Arten und verschiedenen Werten beförderten. Im 11. Jahrhundert wenden sich auch die Juden dem Weinhandel zu. [9]) Köln setzte Wein überall ab, wo es seine Beziehungen hinführte, in der näheren

1) Fiegl a. a. O. S. 20.
2) Mayer, Theodor, Oesterreich a. a. O. S. 43.
3) Müller, Johann, Hauptrouten a. a. O. S. 29.
4) Müller, Johann, Hauptrouten a. a. O. S. 17.
5) Sattler a. a. O. S. 71.
6) Agats a. a. O. S. 17.
7) Grünhagen a. a. O. S. 98 ff. Bechtel a. a. O. S. 121. Anm. 3. Müller, Johann, Hauptrouten Nürnbergs a. a. O. S. 20.
8) Lamprecht a. a. O. II S. 324.
9) Hoffmann a. a. O. S. 11.

Umgebung, in Flandern und Westfalen und nach weiter Seefahrt in England und Schweden. [1])

Bier Handelsgegenstand wird in der zweiten Hälfte des Mittelalters ferner das Bier. Da die Rohstoffe Hopfen und Gerste, die in den Bierorten angebaut werden, für die Produktion oft nicht ausreichen, müssen sie aus anderen Gegenden bezogen werden. [2])

Malz Bereits 1224 wird Malz von sächsischen Kaufleuten, unter denen sich auch ein Kölner befindet, in England importiert. [3]) Es ist seit 1250 ein Exportartikel Lübecks nach Norwegen [4]) und Rostocker Kaufleute führen es dort ein, und zwar in Oslo und Tunsberg. [5]) 1373 erwähnt es das Privileg von Driesen. [6]) 1268 wird es im Verkehr mit Nowgorod genannt [7]) und 1274 in Harlem. [8]) Auch aus England wird Malz exportiert, [9]) und Danzig schafft es nach Kalmar, Wisby und Stockholm. [10]) 1446 verbot Köln die Ausfuhr von Malz durch Brauer und andere Kölner Bürger. [11]) 1451 bittet Herzog Gerhard von Jülich-Berg Köln, ihn die dort gekauften 50 Malter Malz akzisefrei ausführen zu lassen. [12])

Hopfen Der Handel mit Hopfen ist schon in älterer Zeit sehr lebhaft. [13]) Slavischer Hopfen wird bereits in der ältesten lübischen Zollrolle 1220—1226 erwähnt. [14]) Aus Thüringen, [15]) aus der Mark Brandenburg und aus den slavischen Ländern (humulus, Thuringhiae, Marchiae et Slaviae) führt Lübeck regelmäßig Hopfen ein, um den heimischen Bedarf zu befriedigen, da die eigenen Pflanzungen nicht mehr ausreichten. Dieser Handel hatte in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts einen derartigen Umfang erreicht, daß der Rat sich zum Erlaß einer denselben regelnden Ordnung genötigt sah. [16]) Hamburg, dessen

---

1) von Detten a. a. O. S. 88. Kuske a. a. O. I. Nr. 552. Bächthold a. a. O. S. 75 ff.
2) Sie wurden sogar von den Orten ausgeführt, die sie selbst für ihre eigene Bierproduktion benötigten, wie z. B. Wismar, Lübeck und Breslau (Grünhagen a. a. O. S. 105).
3) H. U. B. I Nr. 160.
4) Stieda, Wilhelm, Studien zur Gewerbegeschichte Lübecks, Lübecks Hopfenbau (Mittlg. d. Ver. f. Lübecks Gesch. Bd. 3. 1887|8) S. 38. H. U. B. I Nr. 356, 366.
5) Bugge, a. a. O. S. 208.
6) van Niessen a. a. O. S. 44. H. U. B. IV Nr. 1017,2; 1018,8; I 1034,1.
7) H. U. B. I Nr. 663.
8) H. U. B. I Nr. 745.
9) H. U. B. III Nr. 563.
10) H. U. B. VIII. Nr. 37, 332, 353.
11) Kuske a. a. O. I Nr. 1138.
12) Kuske a. a. O. II Nr. 54.
13) Stieda, Studien a. a. O. S. 4. Dopsch a. a. O. II S. 200.
14) Stieda, Studien a. a. O. S. 3.
15) Vgl. a. H. U. B. I Nr. 1358, 1359.
16) Stieda, Studien a. a. O. S. 5 f.

starker Bedarf an Hopfen nur zum geringen Teil aus eigenen Anpflanzungen gedeckt werden konnte, bezog ihn aus Mecklenburg und Lüneburg, wie auch aus Thüringen und der Mark Brandenburg. [1]) Parchim, Sternberg, Criwitz exportierten ihn ins Ausland. [2]) In Wismar war der Ankauf von Hopfen zum Zwecke der Weiterveräußerung gestattet. Andererseits wurde er aber wieder von Dänemark aus eingeführt. 1363 wird dort ein Ausfuhrverbot für diese Ware erlassen, das aber von den Rostocker [3]) Bürgern nicht beachtet wird. [4]) Eine Frankfurter (Oder) Zollrolle des 14. Jahrhunderts und das Privileg von Driesen erwähnen den Hopfen als Handelsartikel. [5]) Auch in Rußland gehört er zu den Exportgütern; [6]) so geht er z. B. von Reval nach Danzig, [7]) das ihn nach Stockholm, [8]) Westervik in Schweden [9]) und Wisby [10]) verfrachtet. In Breslau, Schweidnitz und Halberstadt war sein Kauf und Verkauf genau geregelt. [11]) Ein Kölner Bürger beschwert sich 1474 darüber, daß er den Hopfen, der ihm oder seinem Wirt in Herzogenbusch von einem Oedenroder Einwohner geliefert werden sollte, nicht erhalten hat. [12]) Auch in Dortrecht und Utrecht wird er erwähnt; [13]) nach Gent bringen ihn Hansische Kaufleute. [14])

Am frühesten gelangte der Bierhandel in Bremen zur Blüte. Hier hatte sich das Brauereigewerbe zu einem sehr wichtigen Export vorwiegend nach Holland entwickelt, wo es bereits 1274 in Haarlem zu den regelmäßigen Einfuhrgütern gehörte. [15]) Man brachte es sogar bis Danzig. [16]) Aber es wurde bald durch das Hamburger Bier, sowohl in der Stadt selbst als auch auf den Absatzmärkten verdrängt, sodaß Mitte des 14. Jahrhunderts das Exportgewerbe in Bremen zum Still-

---

1) Boschan a. a. O. S. 76.
2) Stieda, Studien a. a. O. S. 4 ff.
3) Vergl. a. H. U. B. IV Nr. 30. Anm. 3. Nr. 92. Anm. 1.
4) Stieda, Studien a. a. O. S. 4.
5) van Niessen a. a. O. S. 44.
6) Stieda, Revaler Zollbücher, Einl. S. 99.
7) H. U. B. VI Nr. 130.
8) H. U. B. VI Nr. 900.
9) H. U. B. VIII Nr. 133.
10) H. U. B. VIII Nr. 332, vergl. auch Nr. 1073.
11) Stieda, Studien a. a. O. S. 7.
12) Kuske a. a. O. II Nr. 565.
13) H. U. B. IV Nr. 965,1; 980.
14) H. U. B. VI Nr. 567.
15) Stieda, Studien a. a. O. S. 38.
16) H. U. B. IV Nr. 1039.

stand kam. [1]) Zwar erließ man verschiedene Einfuhrverbote, aber der Rückgang war nicht mehr aufzuhalten. [2])

Hamburger Bier [3]) erscheint schon in dem ältesten Schiffsrecht von 1270 unter den Einfuhrartikeln nach Norwegen [4]) und Gothland. [5]) Andere Absatzgebiete waren Brandenburg, Friesland, Kleve, Köln, Utrecht, Dordrecht, Amsterdam, Brügge und Gent. [6]) Nach Holland und Flandern, wohin schon 1225 Bier aus Southampton gebracht wird, [7]) kam auch Bier aus Wismar und verdrängte hier das Bremer. [8]) Wismar versendet sein Bier an die Großschäffereien des Deutschen Ordens in Marienburg und Königsberg und nach Danzig. [9]) Von König Magnus von Schweden und Norwegen erhalten Wismarer Kaufleute 1351 ein Privileg, Bier frei einzuführen (cerevisiam alemannicam libere apportare).[10]) In Dänemark [11]) hatte man sich an die Bierzufuhr bereits so gewöhnt, daß, als im Jahre 1360 die Sperre über dieses Land verhängt wurde, Bier und Hopfen auch weiterhin eingeführt werden durfte. [12]) Das Wismarer Bier, das auch in England zu finden ist, [13]) wird von Lübeck, [14]) dessen Bierausfuhr zur See bereits im 14. Jahrhundert regelmäßig stattfindet als unangenehme Konkurrenz empfunden, der man durch Einfuhrverbote zu begegnen versuchte. [15]) Im 15. Jahrhundert war besonders Schonen, wohin auch Stralsunder Bier kam, [16]) das Ziel des lübischen Bierhandels. [17]).

---

1) Hoyer a. a. O. S. 194.

2) Hoyer a. a. O. S. 203 ff. 1450 Regelung der Einfuhr für fremdes Bier. Einbecker und Gheismer (Wismar) Bier, wurde gegen Abgabe zugelassen. 1489 Einfuhrverbot für Hamburger Bier. Hoyer a. a. O. S. 205.

3) Hamburg braute ein Grutbier und ein Hopfenbier; nur dieses eignete sich zum Export. Stieda, Studien a. a. O. S. 42.

4) Hierher bringen auch Rostocker Kaufleute Bier, und zwar nach Oslo und Tunsberg. Bugge a. a. O. S. 208.—1316 ist hier deutsches Bier regelmäßiger Importartikel. H. U. B. II Nr. 284. Stieda, Studien a. a. O. S. 48.

5) Stieda, Studien a. a. O. S. 38.

6) Boschan a. a. O. S. 69, 98 ff. Deutsches Bier wird 1315 in Antwerpen und Bergen op Zoom laufend importiert. H. U. B. II Nr. 266. 1358 in Dortrecht. H. U. B. III. Nr. 396. Stieda, Studien a. a. O. S. 47 f.

7) H. U. B. I Nr. 188.

8) Hoyer a. a. O. S. 194.

9) Stieda, Studien a. a. O. S. 44.

10) Meckl. U. B. XIII. Nr. 7500.

11) In Kopenhagen wird bereits im Jahre 1281 deutsches Bier eingeführt (H. U. B. I Nr. 1368) und 1283 ein Einfuhrverbot gegen deutsches Bier erlassen (H. U. B. I Nr. 1372). Stieda, Studien a. a. O. S. 48.

12) H. U. B. III. Nr. 489. Stieda, Studien a. a. O. S. 48.

13) H. U. B. V. Nr 130.

14) Die älteste Kunde über Bierbrauerei in Lübeck stammt aus dem Jahre 1262. Stieda, Studien a. a. O. S. 37.

15) Stieda, Studien a. a. O. S. 47.

16) Schäfer, Dietrich, Das Buch d. Lübeckischen Vogtes auf Schonen, Halle 1887 (Hans. Geschichtsquellen Bd. 4) S. LXXXI.

17) Stieda, Studien a. a. O. S. 49.

Auch Rußland führt Bier ein. [1]) Wie lebhaft hier der Bierhandel gewesen sein muß, geht daraus hervor, daß im Frieden des deutschen Ordensmeisters Bernt von der Borch (1472—1483) im September 1481 mit Nowgorod unter Punkt 9 bestimmt wird, daß Boten und Gäste des Meisters im Nowgoroder Gebiet nicht mit Bier und starkem Getränk (Meth) [2]) handeln dürfen. [3]) Wird aber der Handel erlaubt, dann darf er nur in ganzen Tonnen erfolgen. [4])

Wenden wir uns nun dem Bierhandel im Inneren Deutschlands zu. 1396 verbietet die Frankfurter (Oder) Willkür den Bezug von fremdem Bier zum Zwecke des Vertriebes. [5]) In Schlesien hatte sich die Bierbrauerei, die bereits 1272 blühte, zu einem so bedeutenden Ausfuhrgewerbe ausgebildet, daß man Schlesien das Bayern des Mittelalters nennen kann. [6]) Ein beliebtes Bier war der „Breslauer Schöps". Breslauer, wie auch Schweidnitzer, Bier verschenkte man in den Ratskellern von Krakau und Thorn, Prag und Ofen. [7])

In Westfalen sind bekannte Bierbrauereien in Paderborn und Hözt. [8]) Paderborner Bier wird nach Holland und Flandern und Soester Bier nach Böhmen versandt. [9]) Die Braunschweiger Mumme geht bis nach Skandinavien. [10]) Am Rhein gehört das Bier gegen Ende des Mittelalters zu den wichtigsten Handelsartikeln. [11]) Köln liefert es sogar nach Freiburg im Breisgau. [12]) 1381 verbietet Erzbischof Friedrich den Brauern der Aemter Hülchrath, Brühl, Zülpich, Hart, Rheinbach, Bonn und Deutz den Bezug der Grut von Hermann van Goch und Johann de Troya und untersagt das Brauen von westfälischem und Hopfenbier. [13]) Hier in Köln wird die Einfuhr von Bier bald gestattet, bald verboten. Von 1435 datiert eine Ratsverordnung

1) Stieda, Revaler Zollbücher, Einl. S. 99.

2) Vergl. a. Stieda a. a. O. Einl. S. 99. In Westfalen war der Haupthandels- und Stapelplatz für Meth die Stadt Soest, von Detten a. a. O. S. 81.

3) Goetz a. a. O. S. 217.

4) Goetz a. a. O. S. 361.

5) van Nießen a. a. O. S. 45. — Mitte des 15. Jahrhunderts handelt auch Bromberg mit Bier. Wuttke, Heinrich a. a. O. S. 277.

6) Wendt, Heinrich, Breslau 600 Jahre Bierstadt, Breslau 1913, S. 2.

7) Wendt, Schlesien a. a. O. S. 30.

8) von Detten a. a. O. S. 56. Das westfälische Bier ist so wohlschmeckend wegen des guten Wassers in Westfalen.

9) von Detten a. a. O. S. 60.

10) von Below, Probleme a. a. O. S. 212.

11) Hartl, Caspar, Die wirtschaftliche Organisation des deutschen Braugewerbes in Vergangenheit und Gegenwart, Dissertation, Erlangen 1912. S. 2. — Im Tarif des erzstiftischen Kochemer Zolles von 1370 ist unter anderem Bier aufgeführt. Lamprecht a. a. O. II S. 311.

12) Kuske a. a. O. II Nr. 1499. Köln an den Zollschreiber und Beseher zu Ehrenfels: Das Bier, das der Schiffer Johann van Seegen stromaufwärts führte und als dem Rat zu Köln gehörig bezeichnete, ist für dessen Gesandte zum königlichen Hofe in Freiburg bestimmt.

13) Kuske a. a. O. I Nr. 196.

über die Einfuhr von auswärtigem Bier, [1]) 1446 beschäftigt sich eine Morgensprache mit der Versteuerung fremden Bieres; [2]) 1449 bittet Neuß die Stadt Köln, es möge den Keutbrauern von Neuß erlauben, dort ihren Trank zu verschleißen, wie es denen gestattet ist, die mit Köln nicht so befreundet sind, wie Neuß; mindestens soll Köln wöchentlich eine bestimmte Menge zulassen. [3]) Aber das Verbot wird 1451 aufrecht erhalten. [4]) 1452 ergeht ein Verbot gegen die Einfuhr, und 1453 erfolgt wieder die Zulassung fremden Bieres. [5])

In Oberdeutschland erfreuten sich während des 15. und 16. Jahrhunderts die Biere von Regensburg, Landes, Nürnberg, Bamberg und Ulm großer Beliebtheit. [6])

Butter Käse Eier Geflügel

In welchem Ausmaße die landwirtschaftliche Produktion auf einen weiteren Verbraucherkreis als den aus ihrer nächsten Umgebung eingestellt war, erhellt aus der Beachtung, die Butter, Käse, Eier und Geflügel auf allen deutschen insbesondere dem Kölner und den übrigen rheinischen Märkten, Westfalen, Pommern und den östlichen Grenzgebieten fand. Dieser Handelszweig dürfte, wenn man aus der Häufigkeit der ihn betreffenden Quellen Rückschlüsse zieht, im Beginn des Mittelalters wohl garnicht oder in nur unbedeutendem Umfange bekannt gewesen sein. Daß er sich aber um das Jahr 1250 schon so weit entwickelt hatte, daß diese immerhin doch sehr leicht verderblichen Waren transportfähig gehalten werden konnten und Ausfuhrgegenstand ersten Ranges darstellten, ist ein Hinweis auf die innere Kraft, mit der der mittelalterliche Kaufmann den volkswirtschaftlichen Ausgleich zwischen den Herstellungs- und Bedarfsgebieten herbeizuführen vermochte. Und gerade an diesen Waren müßte doch eigentlich Büchers Lehre eine stärkste Stütze für seine Stadtwirtschaft finden.

Butter

Für den Kauf von Butter gewährt König Erich von Dänemark 1283 allen Gästen in seiner Stadt Ripen Vergünstigungen. [7]) In Riga zählt sie die Hanse zu ihren Einfuhrartikeln, [8]) wie sie von Polen nach Oberdeutschland ver-

1) Kuske a. a. O. I Nr. 901.
2) Kuske a. a. O. I Nr. 1110.
3) Kuske a. a. O. I Nr. 1257.
4) Kuske a. a. O. II Nr. 55.
5) Kuske a. a. O. II Nr. 83, 97.
6) Hartl a. a. O. S. 21.
7) H. U. B. I. Nr. 921.
8) Stieda, Revaler Zollbücher, S. XCIX.

sandt wird. [1]) Wuttke nennt sie als Handelsgut zwischen Landsberg a. d. Warthe und Frankfurt (Oder), sowie den pommerschen und hansischen Küstenstädten mit Polen. [2]) Auch der Tarif zwischen Jagiel und den Hansestädten 1390 führt sie an. [3]) In Stargard wird der Handel mit Butter durch enie Verfügung des Markgrafen Otto III. von Pommern 1259 geregelt. [4]) Hamburg bezieht sie aus Friesland, [5]) das seinerseits Butter in Holland kauft. [6]) Von Bremen geht sie auf der Weser nach Hameln, [7]) und auch der Schilderzoll in Paderborn aus dem 15. Jahrhundert nennt sie. [8]) Desgleichen finden wir sie als Handelsartikel im Moselland. [9]) Besonders lebhaft hiermit ist der Handel zwischen Köln und den Niederlanden. [10]) Köln sendet seine Butter rheinaufwärts bis in die Pfalz. [11])

Käse

Käse gehört in Stargard zu den üblichen Handelswaren;[12]) für Paderborn erwähnt ihn der Schilderzoll des 15. Jahrhunderts als Ware. [13]) Englischer Käse ist um 1200 ein bekannter Handelsartikel in Deutschland. [14]) Ins Moselland wird Käse aus den Niederlanden, die eine sehr hochstehende Milchwirtschaft haben, und aus dem Eifelgebiet eingeführt. [15]) Der Tarif des erzstiftischen Kochemer Zolles von 1370 unterscheidet Preßkäse und kleine Käse. [16]) In Koblenz muß als Zoll unter anderem auch Käse abgeben werden. [17]) Köln bezieht ihn auch aus den

---

1) Bechtel a. a. O. S. 121.
2) Wuttke, Heinrich, a. a. O. S. 209.
3) van Nießen a. a. O. S. 44.
4) H. U. B. I. Nr. 516.
5) Boschan a. a. O. S. 98 ff.
6) Kuske a. a. O. II Nr. 333. Deventer schreibt an Köln: Es hat gemäß der Verabredung, die es mit dem Kölner Gesandten auf der letzten Tagfahrt zu Wesel getroffen hat, die Ordnung über die Tara der Butterfässer [Köln hatte sich bei Deventer beschwert, weil das Gewicht der Buttertonnen künstlich erhöht werde] auf seinem Johannismarkt durchführen lassen. Daraufhin hat man in Holland allgemein verboten, Butter nach Deventer zu bringen. Die Friesen schließen sich dem an und gingen nun nach Harderwyk, wo sich auch die Kölner einfinden und das Gut in großen Mengen kauften, wobei Devent das Nachsehen hatte.
7) Wegener a. a. O. S. 129.
8) von Detten a. a. O. S. 173.
9) Lamprecht a. a. O. II S. 327.
10) Kuske a. a. O. I Nr. 762. Köln schreibt an eine holländische Stadt: Die 17,1/4 Faß Butter sind Heinrich, Simons Sohn, von Kaufleuten beim erzbischöflichen Gericht bekümmert worden, die Achtbriefe gegen holländische Städte haben. Kann weder gegen dieses Gericht noch gegen die Verbote des Reiches irgend etwas unternehmen. 1429./Kuske a.a.O. I Nr. 1036. Köln an Deventer: Soll für die Abstellung der Mißbräuche in der Butterverpackung sorgen. 1444 Juni 20.
Kuske a. a. O. II Nr. 1238. Köln an Arnheim: Soll veranlassen, daß der Arnheimer Eingesessene Johann van Gorkem, der im Jahre 1482 als Rentmeister zu Rozendaal dem Kölner Bürger Johann van Slebusch 5 Faß Butter weggenommen, diesem den Schaden ersetzt. 1491 Juli 26.
11) Kuske a. a. O. II Nr. 744. Köln bittet den Pfalzgrafen Friedrich, die vor einigen Jahren gelieferten Waren, unter denen sich auch 12 Last Butter befanden, zu bezahlen. 1477 Oktober 5.
12) H. U. B. I. Nr. 516.
13) von Detten a. a. O. S. 173.
14) Bächthold a. a. O. S. 239.
15) Lamprecht a. a. O. II. S. 327.
16) Lamprecht a. a. O. II. S. 311.
17) Bächthold a. a. O. S. 220.

Niederlanden. [1]) Hier wird er Ende des 14. Jahrhunderts von Handelsgesellschaften umgesetzt. [2])

Geflügel Die Nachrichten über Handel mit Geflügel sind sehr spärlich. Köln beurkundet 1479, daß Tielgijn van Oesterrich, der in Aldekerk (Aldenkirchen) Hühner und anderes Federvieh für den Kölner Markt eingekauft hat und gefangen nach Geldern entführt worden war, Kölner Eingesessener ist. [3]) Junge Hühner und Eier nennt eine Urkunde von 1259 in Stargard (Pommern)

Eier als Handelsartikel. [4]) Eier werden im Tarif des erzstiftischen Kochemer Zolles von 1370 erwähnt. [5]) Utrechter Kaufleute erhalten zu Antwerpen einen Stapel für Eier. [6])

Vieh Völlig selbständig und mit der weitest gesteckten räumlichen Begrenzung betätigte sich der Handel in allen Gattungen von Vieh. Seine Geschichte reicht zurück bis in die Periode des ersten Ackerbaues. Pferde und Rinder sind zu jeder Zeit unter Stämmen und Völkern ausgetauscht worden, sei es, daß sie im friedlichen Verkehr die Rolle des noch unbekannten Geldes darstellten, sei es, daß sie bei kriegerischen Zusammenstößen Beutegegenstand oder Kontribution sein mußten. Viehhandel in engbegrenzten Gebieten besteht noch heute; denn der häufige Austausch der Stamm- und Muttertiere ist wesentliche Voraussetzung für das Gedeihen der Zucht. Auch gegenwärtig muß man diesem Nahhandel große Bedeutung beimessen, ohne jedoch den weiten Rahmen übersehen zu können, innerhalb des sich der Fernhandel betätigt. Das Mittelalter läßt sich hierüber durchaus mit der Gegenwart in Vergleich setzen. In Deutschland waren einheimische und ausländische Zuchtgebiete frühzeitig bekannt.

Ein Hauptexportland für Vieh sind die Niederlande. [7]) Hamburg erhält 1462 von König Christian von Dänemark die Erlaubnis, dort Vieh aufzukaufen und es nach Hamburg auszuführen. [8])

---

1) Kuske a. a. O. I. Nr. 1141. Köln vereignet zwei seiner Bürger 78 Wagen weißen flämischen Käse. — a. a. O. II S. 1397. Ein Kölner Bürger ließ 1495 einen Wagen Käse von Antwerpen kommen. — a. a. O. II Nr. 1505. 1498 werden 40 Wagen Käse von Antwerpen nach Köln gebracht.
2) Kuske a. a. O. I Nr. 319.
3) Kuske a. a. O. II. S. 784.
4) H. U. B. I. Nr. 516.
5) Lamprecht a. a. O. II. S. 311.
6) H. U. B. III S. 462.
7) Bächtold a. a. O. S. 57.
8) Naudé a. a. O. S. 39.

Im Jahre 900 kommen Kaufleute aus Kiew nach Bayern um dort **P f e r d e** zu kaufen. [1]) In späterer Zeit finden sie sich als Importgut in Oesterreich von Ungarn her. [2]) Sie gehören zu den Ausfuhrartikeln Polens nach Oberdeutschland; [3]) um 1229 werden sie von Gothland nach Karelien importiert. [4]) Im Friedensschluß zwischen dem Ordensmeister Bernt von der Borch und Nowgorod 1481 ist die Ausfuhr von Pferden aus Livland den Nowgoroder Kaufleuten gegen Bezahlung einer Ausfuhrgebühr gestattet, „wie wir das schon im Frieden von 1448 getroffen haben.“ [5]) Zu den von den livländischen Landesherren den fremden Kaufleuten im Jahre 1277 und in den von Landmeister Gottfried im Jahre 1290 den Lübeckern erteilten Privilegien werden equi mercatorum venales ausdrücklich erwähnt. [6]) Der Lübecker Joh. Wittenberg erzählt in seinem Handelsbuch von 1359 bei einem Pferdehandel, daß das Pferd aus Dordrecht stamme. [7]) Auch auf Schonen sind Pferde ein beliebter Handelsartikel. [8]) Westfahlen liefert Pferde nach Rußland und in das Ordensland, da der Orden kräftigere und schwerere Pferde brauchte, als in dieser Gegend vorhanden waren. [9]) Friesland verkauft für Kriegszwecke Pferde nach Frankreich. [10]) England erhält Pferde aus Flandern durch Vermittlung von deutschen Kaufleuten. [11]) Hier wird die Pferdeausfuhr bereits 1206 beschränkt. [12]) In Uerdingen am Rhein (in der Nähe von Düsseldorf) wird von Pferden Zoll erhoben, [13]) und auch Holland exportiert sie. [14]) 1467 macht Köln den Versuch den Pferdemarkt an die Stadt zu fesseln. [15]) Kölner Bürger kaufen Pferde auf dem Jahrmarkt in Antwerpen. [16]) 1483 will der Herzog Heinrich von Braunschweig in Köln Hengste kaufen, die aber zur Zeit nicht erhält-

Pferde

1] Hennig a. a. O. S. 16.
2] Mayer, Theodor, Oesterreich a. a. O. S. 101.
3] Bechtel a. a. O. S. 120 f.
4] H. U. B. I. Nr. 230.
5] Goetz a. a. O. S. 217.
6] von Detten a. a. O. S. 38.
7] von Detten a. a. O. S. 39.
8] Schäfer a. a. O. S. LXV.
9] von Detten a. a. O. S. 38.
10] Köhler, G., Die Entwicklung des Kriegswesens und der Kriegführung in der Ritterzeit, Breslau 1889 III,2 S. 79.
11) H. U. B. IV. Nr. 330. Anm. 1.
12) H. U. B. I. 74.
13) Kuske a. a. O. II. Nr. 33.
14) H. U. B. I. Nr. 1206.
15) Kuske a. a. O. II. Nr. 425.
16) Kuske a. a. O. I. Nr. 680.

lich sind. [1]) Hamburg bezieht Pferde aus Holstein, Dithmarschen und Dänemark. [2]) Oberitalien verschickt im Jahre 960 große Pferdetransporte, im 11. Jahrhundert auch nach den Messen der Champange, Paris und Deutschland, woneben auch deutsche Pferde dorthin exportiert werden. So finden sie sich unter solchen aus Korsika, Berberei, Sizilien, Apulien und Sardinien in den Tarifen zu Pisa. [3])

Ochsen

Ochsen wurden aus Großpolen von Nürnberger Kaufleuten exportiert. In der Hauptsache war Thüringen und sein Hauptviehmarkt Buttelstädt das Ziel des von mitteldeutschen [4]) und Posener Kaufleuten betriebenen Rindviehhandels. [5]) An der polnischen Ausfuhr sind auch Breslauer beteiligt. [6]) Sie suchen Kilia, Suczawa, Halicz, Lemberg, Rzeszow, Jaroslaw und Lublin auf und setzen ihre Waren in Mittel- und Westdeutschland und der Mark Brandenburg ab. [7]) Die Mark Brandenburg unterhält hierüber Geschäftsbeziehungen nach Hamburg. [8]) Oesterreich wird mit ungarischen Ochsen versorgt. [9])

Die geschlossenen landwirtschaftlichen Gebiete in Westdeutschland, Westfalen und Friesland weisen im großen und im kleinen lebhaften Handelsverkehr mit Rindvieh auf. Der Kölner Markt hat in Westfalen eins seiner ausgiebigsten Ankaufsgebiete. [10]) Auch aus Friesland [11]) bezog Köln Ochsen

---

1) Kuske a. a. O. II. Nr. 487.

2) Boschan a. a. O. S. 80.

3) Schulte, Venedig a. a. O. S. 68, 150, 719.

4) Der polnische Markt von Gnesen war für deutsche Kaufleute eine Zeitlang teilweise verschlossen. Die Nürnberger hatten den Konkurrenzneid der Posener entfacht und waren unter Berufung auf ein angebliches kgl. Privileg von den Geschäften über Ochsen, Leder und Wachs ausgeschlossen worden, die dessen ungeachtet die Polen mit den weniger konkurrierenden märkischen und meißnischen Kaufleuten tätigten. Schleese a. a. O. S. 199.

5) Schleese a. a. O. S. 251.

6) Rauprich a. a. O. S. 18.

7) Wendt, Schlesien a. a. O. S. 31.

8) Boschan a. a. O. S. 22.

9) Mayer, Theodor, Oesterreich a. a. O. S. 101.

10) Kuske a. a. O. I. Nr. 754. Köln an die Herzogin von Jülich (Geldern): Den Kölner Kaufleuten sind Ochsen, die sie „neden ymme lande" und in Westfalen gekauft haben, in ihrem Gebiete genommen wordeu. 1428 Okt. 9. Kuske a. a. O. I. Nr. 1145. Köln gibt einigen Rittern Geleit, ausgenommen denen, die im vergangenen Herbste Münster Kaufleuten ihre Ochsen genommen haben. 1447 Jan. 10. — Kuske a. a. O. I. Nr. 1178. Köln an Erzbischof von Köln: bittet um Geleit für die Münster Ochsenhändler, die nach Köln Vieh treiben wollen, damit eine Teuerung des Fleisches verhindert wird. 1447 Okt. 9. — Kuske a. a. O. II. Nr. 82. Köln an Bischof Walram von Münster: Die Zeit, „dat die kauflude uys den Nederlanden mit ossen ind provandem unse stat versuehen werden," steht bevor und auch Münster Kaufleute nehmen an diesem Handel Teil, bittet allen wegen Versorgung der Stadt Geleit zu gewähren. 1452 Okt. 14. — Kuske a. a. O. II. Nr. 253. Köln an Coesfeld (Westfalen): Einem Kölner Bürger wurden bei Coesfeld 31 Ochsen, die er nach Köln auf den Markt bringen wollte, wegen der von Münster weggenommen. 1460 Nov. 9. — Kuske a. a. O. II. Nr. 350. Köln an Bernhard von Gotterswyk, Graf von Bentheim: vereignet dem Kölner Bürger Smythimke 17 Ochsen, die ihm in Nordheim durch den Drost des Grafen wegen der Stadt Münster unberechtigt weggenommen worden waren. Er soll sie freigeben. 1464 April 11.

11) Vergl. a. Bächthold a. a. O. S. 139.

unmittelbar; [1]) dorthin wurde auch Maastricher Vieh gebracht. [2]) Aachener Bürger kauften öfters Ochsen, die aus den Niederlanden nach Köln kamen. Aus diesem Grunde führt Köln bei Aachen Beschwerde. [3]) Köln hatte überhaupt den Ochsenhandel 1410 durch eine Ratsverordnug derart geregelt, daß nur an zwei Markttagen von Einheimischen und Auswärtigen Ochsen verkauft werden durften. [4])

Schafe

Die Handelsbeziehungen zwischen Köln und Westfalen mit Schafen erläutert ein Brief Kölns an Hildesheim aus dem Jahre 1493: Hildesheim soll veranlassen, daß der Kölner Metzger Johann van Munster, der ausgezogen war, Schafe einzukaufen, und im Stift Hildesheim wegen des Erzbischofs von Köln gefangen wurde, freigegeben wird. [5]) Hieraus ist ersichtlich, daß Schafe, wenn auch in bescheidenem Umfange, doch über weite Entfernungen gehandelt wurden. Aus Ungarn führt man sie auch früher schon (im 13. Jahrhundert) nach Oesterreich ein. [6]) Produkte der Schafzucht wurden bereits im 11. und 12. Jahrhundert von Flandern nach Deutschland importiert. [7])

Schweine

Schweine kauft Hamburg von brandenburgischen Händlern.[8]) Westfalen hatte infolge seines reichen Waldbestandes eine schon im Altertum bis in fremde Länder bekannte Schweinezucht. [9]) In Dortmund erscheinen Kölner, um Schweine zu kaufen. [10]) Schweine (pourchau) werden auch in der Zollrolle des Herren von Aalst (Belgien) für die deutschen Kaufleute genannt. [11])

1) Kuske a. a. O. II S. 715. Nr. 1423. So werden aus einer großen Herde friesischer Ochsen 22 Stück bei Groenlo (Grolle) beschlagnahmt. — Kuske a. a. O. I. Nr. 1077. 1445 schreibt Köln an den Herzog von Jülich-Berg, verschiedene Dülkener Kaufleute möchten wie seit Jahren friesische Ochsen in Köln handeln (ind woulden doch gerne aventuyren durch urre gnaden lant van dem Berge ind an gheynre sijden des Rijns zu drijven.) — Kuske a. a. O. II. Nr. 1111. 1488 bittet Köln den Herzog von Jülich-Berg, 101 friesischen Ochsen frei zu geben, die Groninger Kaufleuten auf dem Wege zum Kölner Markt in seinem Geleit bei Grimmlinghausen weggenommen und nach Winkrath gebracht worden sind.

2) Kuske a. a. O. II. Nr. 184.

3) Kuske a. a. O. II. Nr. 1548.

4) Kuske a. a. O. I. Nr. 467.

5) Kuske a. a. O. II. Nr. 1334.

6) Mayer, Theodor, Oesterreich a. a. O. S. 101. Anm. 2.

7) Bächthold a. a. O. S. 219.

8) Boschan a. a. O. S. 22.

9) von Detten a. a. O. S. 30.

10) Kuske a. a. O. II. Nr. 234.

11) H. U. B. II. Nr. 2.

Lebenslauf.

Ich, Günther Bens, bin geboren am 5. September 1898 in Breslau als Sohn des Generalveterinär a. D. Ludwig Bens. Von Ostern 1909 an besuchte ich das Königliche König-Wilhelms-Gymnasium zu Breslau, bis ich im Februar 1917 nach Ablegung der Fähnrichprüfung in die Armee eintrat. 1919 bestand ich am Staatlichen Gymnasium zu Neustadt (Oberschlesien) die Reifeprüfung. Vom Wintersemester 1919/20 bis zum Sommersemester 1926 widmete ich mich an der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Breslau dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften. Während dieser Zeit war ich im Bankfach tätig.

Ich besuchte die Vorlesungen der Herren Professoren Mitscherlich, Hesse, Bräuer, Mann, Obst, Helfritz, Gretener, Bruch, Buch, Manigk, Rehme, Rosenstock, Schott.

Die Promotionsprüfung bestand ich am 25. Juni 1926.

Die Arbeit ist
ungekürzt unter dem
gleichen Titel erschienen bei
Priebatsch's Verlag
Breslau